

ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในการป้องกันอาชญากรรม: ศึกษา
กรณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2561
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

PUBLIC AND NON-GOVERNMENTAL ORGANIZATION COLLABORATION IN CRIME
PREVENTION: A CASE STUDY OF SEXUAL HARASSMENT PREVENTION CAMPAIGN IN
BANGKOK PUBLIC TRANSPORT



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts in Criminology and Criminal Justice
Department of Sociology and Anthropology
Faculty of Political Science
Chulalongkorn University
Academic Year 2018
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนา
เอกชนในการป้องกันอาชญากรรม: ศึกษากรณี โครงการ
รณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ
ในเขตกรุงเทพมหานคร

โดย

นายวรภัทร พึ่งพงศ์

สาขาวิชา

อาชญาวิทยาและงานยุติธรรม

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

รองศาสตราจารย์ ดร.จุลณี เทียนไทย

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

..... คณบดีคณะรัฐศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.เอก ตั้งทรัพย์วัฒนา)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร.จุลณี เทียนไทย)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(พ.ต.ต.ดร.ชวณัฐ เจนการ)

6080998124 : MAJOR CRIMINOLOGY AND CRIMINAL JUSTICE

KEYWORD: Sexual Harassment, Public Transportation Crime, Crime Prevention,
Female Victims, Collaboration

Worapat Phuengpong : PUBLIC AND NON-GOVERNMENTAL ORGANIZATION
COLLABORATION IN CRIME PREVENTION: A CASE STUDY OF SEXUAL
HARASSMENT PREVENTION CAMPAIGN IN BANGKOK PUBLIC TRANSPORT. Advisor:
Assoc. Prof. CHULANEE THIANTHAI, Ph.D.

The purpose of this study is to conduct research on the situation of sexual harassment of women using Bangkok Public Transport. This research will acknowledge the preventative measures and solutions proposed by public organizations and NGOs in collaboration with the Tueng We-La Puek Campaign, which was implemented to raise awareness about the problem of sexual harassment and to provide recommendations for the improvement of collaboration between governmental- and non-governmental organizations. This research primarily utilized the qualitative method of in-depth interviews. Informants were all Thai persons, divided into three groups as follows: 13 women users who have been victims of sexual harassment on public transportation; five NGO employees, including some supervisors; and five governmental employees, including some supervisors. The sample of informants was determined using the snowball method. The key findings of this study show that: 1) sexual harassment is caused by the norms maintained by a patriarchal society and the attitude that women are just sexual objects; 2) the current physical environment of public transportation does not meet the standards of quality or safety; 3) criminal reports made with the intention of helping female victims led to questioning by officials who did not understand or believe the case; 4) the preventative measures and solutions to address sexual harassment on public transportation, as campaigned for by Tueng We-La Puek, lack the perspective of female victims and are not widespread enough to reach all potential passengers.

Field of Study: Criminology and Criminal Justice Student's Signature

Academic Year: 2018 Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาและเมตตาอย่างสูงจากทุกท่านที่มีส่วนช่วยผลักดันความสำเร็จครั้งนี้ โดยเฉพาะท่านอาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร. จุฬินี เทียนไทย ซึ่งได้ให้โอกาสศิษย์และให้กำลังใจในยามท้อแท้ และให้คำแนะนำเสมอมา อีกทั้งช่วยสนับสนุนและให้คำปรึกษาตลอดการทำวิทยานิพนธ์ให้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย ที่เป็นผู้จัดประกายการริเริ่มทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้และเสียสละเวลาอันมีค่าในการให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการทำวิทยานิพนธ์ อีกทั้งให้ความช่วยเหลือแก่ผู้วิจัยเพื่อให้การทำวิทยานิพนธ์มีความราบรื่นมากยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณ พันตำรวจตรี ดร. ชวนันต์ เจนการ ผู้ทรงคุณวุฒิ ที่เสียสละเวลาอันมีค่ามาเป็นกรรมการและให้คำแนะนำแก่ผู้วิจัย อีกทั้งแนะนำแนวคิดที่ช่วยให้ผู้วิจัยมีมุมมองในการวิจัยที่กว้างขึ้น

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทุกท่านที่คอยประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้แก่ผู้วิจัย และคอยสนับสนุนพร้อมทั้งให้กำลังใจแก่ผู้วิจัยมาโดยตลอดการศึกษาอยู่ ณ ที่แห่งนี้

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทุกท่านที่คอยให้บริการทางวิชาการเป็นไปด้วยดีตลอดหลักสูตร

ขอขอบพระคุณผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่มอบความร่วมมือเป็นอย่างดี ทั้งอดีตผู้บริหาร ผู้บริหารในปัจจุบัน และพนักงานในระดับปฏิบัติการ ที่สังกัดองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในแคมเปญถึงเวลาเผือก ได้แก่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำนักงานสนับสนุนสุขภาวะประชากรกลุ่มเฉพาะ (สำนัก 9) แผนงานสุขภาวะผู้หญิงและความเป็นธรรมทางเพศ มูลนิธิแอ็คชั่นเอด อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) มูลนิธิหญิงชายก้าวไกล เครือข่ายสลัมสี่ภาค และบริษัท ไชยสิทธิ์ ดิจิตอล เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด รวมทั้งขอขอบพระคุณผู้ให้ข้อมูลสำคัญเพศหญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมืออย่างดีกับการเข้าร่วมในการวิจัยครั้งนี้ เพื่อบอกเล่าประสบการณ์ส่วนตัวและข้อมูลสำคัญที่เป็นประโยชน์แก่ผู้วิจัย ซึ่งทุกท่านได้เป็นส่วนหนึ่งของความสำเร็จในงานวิทยานิพนธ์นี้

ขอขอบพระคุณนางสิริลักษณ์ ศรีสันติแสง อดีตผู้บังคับบัญชาผู้ล่วงลับที่รักและเคารพยิ่ง ที่คอยสนับสนุนทุกประการแก่ผู้วิจัยมาโดยตลอดที่ท่านยังมีชีวิตอยู่ ขอขอบพระคุณนางสาวกรรณก อ่อนคำภา อดีตผู้บังคับบัญชา และนายธำมภ์ รักเพชร ผู้บังคับบัญชาในปัจจุบันที่เคารพยิ่ง ที่ให้ความช่วยเหลือ สนับสนุน และอนุมัติการลาให้ผู้วิจัยได้จัดสรรเวลาเพื่อทำการศึกษาาระดับปริญญาโทและทำ

วิทยานิพนธ์จนสำเร็จในครั้งนี้

ขอขอบพระคุณนายปริญญาพิจิตร จุลประสิทธิ์พงษ์ และนางสาวปานชนก ชูหนู ผู้เป็นที่ปรึกษาคอยให้กำลังใจและให้ความช่วยเหลือแก่ผู้วิจัยทุกประการตลอดการทำวิจัยครั้งนี้

ขอขอบพระคุณเพื่อน ๆ ร่วมรุ่นในสาขาอาชีวศึกษา จุฬา รุ่น 4 ของผู้วิจัยที่คอยให้กำลังใจในการทำวิจัยโดยตลอด และมอบความไว้วางใจแก่ผู้วิจัยได้ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะประธานรุ่นประจำสาขาวิชาตลอดระยะเวลา 2 ปีที่ได้ศึกษาอยู่ ณ ที่แห่งนี้

ขอขอบพระคุณร้อยตำรวจเอก อุธนา สุระตะนัย ผู้เป็นตั้งพี่ชาย ที่คอยให้กำลังใจและสนับสนุนแนวทางการทำวิจัยแก่ผู้วิจัยมาโดยตลอดเป็นอย่างดี

ขอขอบพระคุณนายเศรษฐวิทย์ สัมโปสะเสน ผู้เป็นตั้งเพื่อนและพี่ชายที่เคารพรัก ที่สนับสนุนและให้กำลังใจ ตลอดจนให้แนวคิดและแนวทางการทำวิจัยให้ผู้วิจัยมาตั้งแต่แรกเริ่มเรียนปริญญาโทจนทำวิทยานิพนธ์นี้ได้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ขอขอบพระคุณนางสาวณชาริญา อินนา ผู้ที่คอยให้กำลังใจ ให้การสนับสนุน และให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดีมาโดยตลอดทั้งในยามทุกข์และสุขตลอดการทำวิจัย

และเหนือสิ่งอื่นใดผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้ที่อยู่เบื้องหลังความสำเร็จในครั้งนี้ โดยเฉพาะมารดา ผู้ล่วงลับที่รักและเคารพยิ่ง ที่เป็นแรงบันดาลใจและที่พึ่งพิงให้นึกถึงยามทุกข์และสุขของชีวิตผู้วิจัย รวมถึงบิดาและพี่ชายที่คอยสนับสนุนและเฝ้าถามกำลังใจในการทำวิจัยมาโดยตลอดจนสำเร็จอย่างสมบูรณ์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

วรภัทร พึ่งพงศ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ช
สารบัญรูปภาพ.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
2. คำถามการวิจัย.....	7
3. วัตถุประสงค์การวิจัย.....	7
4. ขอบเขตการวิจัย.....	8
4.1 ขอบเขตด้านประชากร.....	8
4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหาและพื้นที่.....	8
4.3 ขอบเขตด้านเวลา.....	9
5. นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย	9
6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	11
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	13
1. แนวคิดเกี่ยวกับปัญหาการคุกคามทางเพศ (Sexual Harassment)	15
1.1 ความหมายของการคุกคามทางเพศ	15
1.2 ลักษณะพฤติกรรมการคุกคามทางเพศ.....	16
2. ข้อมูลเกี่ยวกับแคมเปญถึงเวลาเฟือก (Tueng We-La Puek Campaign Information)	18

3. แนวคิดเกี่ยวกับความร่วมมือและการจัดการเชิงระบบ (Collaboration and System Management Concepts).....	20
3.1 แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะ (Collaborative Public Management).....	20
3.1.1 ความหมายของการบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะ (Collaborative Public Management).....	20
3.1.2 โครงสร้างความร่วมมือ (Collaborative Structures).....	24
3.1.3 รูปแบบการบริหารจัดการความร่วมมือ (Models of Collaborative Management).....	25
3.1.4 ผลลัพธ์และอุปสรรคในความร่วมมือ (Collaborative Outcomes and Obstacles).....	28
3.2 ทฤษฎีระบบ (System Theory).....	30
3.2.1 วิวัฒนาการของทฤษฎีระบบในสังคมศาสตร์.....	31
3.2.2 องค์ประกอบของระบบ.....	32
4. ทฤษฎีอาชญาวิทยาและจิตวิทยาสังคม (Criminological and Social Psychology Theory).....	33
4.1 ทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activities Theory).....	35
4.2 แนวคิดเกี่ยวกับการกระจายความรับผิดชอบในสังคม (Diffusion of Responsibility in Social).....	37
5. ทฤษฎีอาชญาวิทยาเกี่ยวกับการป้องกันการคุกคามทางเพศ (Sexual Harassment Prevention).....	39
5.1 ทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime Control Theory through Environmental Design: CED).....	40
5.2 ทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมเชิงสถานการณ์ (Situational Crime Prevention Theory: SCP).....	43
6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (Related Research).....	44

6.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ.....	44
6.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความร่วมมือในการป้องกันอาชญากรรม	48
7. การสังเคราะห์ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง (Related Theory Synthesis).....	52
8. กรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual Framework).....	53
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย.....	55
1. ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants).....	55
2. เครื่องมือและเทคนิคการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย	58
3. การวิเคราะห์และตีความข้อมูล (Data Analysis and Interpretation).....	61
4. จริยธรรมการวิจัย (Research Ethics).....	61
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	63
1. สภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร	64
1.1 มายาคติชายเป็นใหญ่สาเหตุของปัญหาการคุกคามทางเพศ	65
1.2 ลักษณะพฤติกรรมการคุกคามทางเพศที่ปรากฏบนรถโดยสารประจำทางใน กรุงเทพมหานคร	69
1.3 ขอบเขตการให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อและวิธีการป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศ ของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการบนรถโดยสารประจำทาง.....	71
1.4 การให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศโดยใช้กลไกการแจ้งความร้อง ทุกข์ดำเนินคดีอาญาตามกระบวนการยุติธรรม	74
1.5 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครที่ส่งผลให้เกิด ปัญหาการคุกคามทางเพศจากมุมมองของผู้ใช้บริการที่เป็นเพศหญิง	77
1.5.1 โครงสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพของรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการอยู่ใน กรุงเทพมหานคร.....	77
1.5.2 สภาพแวดล้อมในวิถีชีวิตของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางใน กรุงเทพมหานคร.....	81
2. การจัดการเชิงระบบโดยใช้ความร่วมมือระหว่างองค์การเพื่อแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบน รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร.....	83

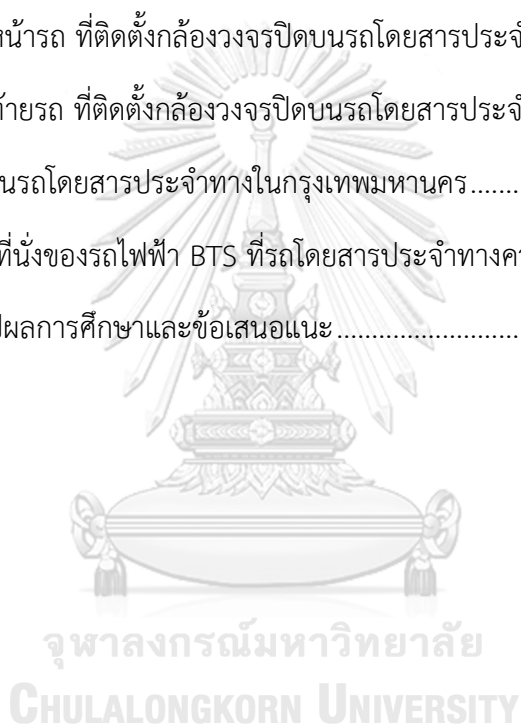
2.1	มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครจากการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง.....	84
2.2	จุดเริ่มต้นของความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง.....	91
2.3	แรงจูงใจและแรงขับเคลื่อนในการสร้างความร่วมมือระหว่างองค์การในแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง.....	96
2.4	โครงสร้างและรูปแบบความร่วมมือที่ปรากฏในการตกลงความร่วมมือในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง.....	102
2.5	การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของกลุ่มองค์กรที่สร้างความร่วมมือระหว่างกันในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง.....	107
2.6	ปัญหาและอุปสรรคที่ปรากฏจากความร่วมมือระหว่างองค์การในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง.....	108
2.6.1	ปัญหาและอุปสรรคภายในที่ปรากฏจากความร่วมมือระหว่างองค์การ.....	109
2.6.2	ปัญหาและอุปสรรคภายนอกที่กระทบกับความร่วมมือระหว่างองค์การ.....	110
3.	ข้อเสนอแนะจากทัศนคติของผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครและเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ.....	112
3.1	มุมมองที่มีต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครที่มาจากแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง.....	112
3.2	ข้อเสนอแนะต่อการปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้มีคุณภาพและความปลอดภัยที่เหมาะสม.....	114
บทที่ 5	อภิปรายผล สรุปผล และข้อเสนอแนะการศึกษา.....	120
1.	ประเด็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง จากทัศนคติของผู้หญิงที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร.....	121
2.	ประเด็นเกี่ยวกับการสร้างกลไกความร่วมมือระหว่างองค์การเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรม.....	126
3.	ประเด็นเกี่ยวกับมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมของแคมเปญถึงเวลาเฟื่องที่นำไปปฏิบัติใช้ในสังคมไทย.....	134

4. สรุปผลการศึกษา	138
5. ข้อเสนอแนะ	140
5.1 ข้อเสนอแนะจากการศึกษา.....	140
5.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป.....	141
บรรณานุกรม.....	142
ภาคผนวก.....	146
ผนวก ก.....	147
ชุดคำถามการสัมภาษณ์สำหรับประชากรในการวิจัยกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 ผู้ที่เกี่ยวข้องกับ แคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ทั้งขององค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน	148
ชุดคำถามการสัมภาษณ์สำหรับประชากรในการวิจัยกลุ่มที่ 3 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ที่เป็นเพศหญิง ช่วงอายุ 18-35 ปี และเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศในขณะที่ สัญจรบนเส้นทางรถโดยสารในพื้นที่สังกัดเขตการเดินรถที่ 1 (เขตบางเขน).....	150
ผนวก ข	153
เอกสารตอบรับการตีพิมพ์บทความวิชาการและบทความวิจัย.....	154
ผนวก ค.....	155
เอกสารแจ้งผลผ่านการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคน.....	156
ประวัติผู้เขียน.....	158

สารบัญรูปร่างภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 ลักษณะพฤติกรรมการคุกคามทางเพศที่พบบ่อยสุดบนรถโดยสารประจำทาง.....	4
ภาพที่ 2 เขตการเดินรถโดยสารประจำทางบางเขน (เขตการเดินรถที่ 1).....	9
ภาพที่ 3 ขั้นตอนในการทบทวนวรรณกรรมเชิงแนวคิด	14
ภาพที่ 4 ตัวอย่างสติ๊กเกอร์ของแคมเปญถึงเวลาเผือกที่ติดบนรถโดยสารประจำทาง	19
ภาพที่ 5 รูปแบบการบริหารจัดการความร่วมมือ	27
ภาพที่ 6 ความสัมพันธ์องค์ประกอบของทฤษฎีระบบ	33
ภาพที่ 7 องค์ประกอบ 3 ประการในการเกิดอาชญากรรม	36
ภาพที่ 8 ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ปฐมภูมิ พื้นที่ทุติยภูมิ และพื้นที่สาธารณะ	41
ภาพที่ 9 กรอบแนวคิดในการวิจัยเรื่อง ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนา เอกชนในการป้องกันอาชญากรรม ศึกษากรณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบ ขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร.....	54
ภาพที่ 10 สภาพแวดล้อมทางกายภาพบนรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน	78
ภาพที่ 11 รถโดยสารประจำทางแบบร้อน (สีครีม-แดง)	78
ภาพที่ 12 รถโดยสารประจำทางแบบปรับอากาศ (สีครีม-น้ำเงิน).....	78
ภาพที่ 13 เบาะที่นั่งบนรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน	79
ภาพที่ 14 บรรยากาศผู้ใช้บริการที่มีปริมาณมากจนบังทิศทางองศาของกล้องวงจรปิด.....	80
ภาพที่ 15 ข้อมูลรายละเอียดภายในคู่มือเผือก	87
ภาพที่ 16 ข้อมูลรายละเอียดภายในคู่มือเผือกเกี่ยวกับการป้องกันตัวเองและให้ความช่วยเหลือผู้อื่น	88
ภาพที่ 17 การส่งมอบข้อเรียกร้องเชิงนโยบายและสมุดคู่มือเผือกให้แก่กระทรวงคมนาคม	88
ภาพที่ 18 งานวันแถลงข่าวเปิดตัวแคมเปญถึงเวลาเผือก.....	89
ภาพที่ 19 การติดสติ๊กเกอร์เตือนภัยบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร	89

ภาพที่ 20 การจัดกิจกรรมเสริมสร้างทักษะและเทคนิคการป้องกันตัวและการให้ความช่วยเหลือเหยื่อให้กับทีมฝึก 90	90
ภาพที่ 21 เว็บไซต์สำหรับการประชาสัมพันธ์ข่าวสารเกี่ยวกับงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย 91	91
ภาพที่ 22 แผนภาพแบบองค์รวมที่แสดงแรงจูงใจขององค์การที่มีความร่วมมือระหว่างกัน ในแคมเปญถึงเวลาฝึก..... 96	96
ภาพที่ 23 ตัวอย่างการประชาสัมพันธ์สื่อสารโดยใช้ผู้ที่มีศักยภาพและมีชื่อเสียงในสังคม 101	101
ภาพที่ 24 จุดบริเวณน้ารถ ที่ติดตั้งกล้องวงจรปิดบนรถโดยสารประจำทาง..... 115	115
ภาพที่ 25 จุดบริเวณท้ายรถ ที่ติดตั้งกล้องวงจรปิดบนรถโดยสารประจำทาง..... 115	115
ภาพที่ 26 เบาะที่นั่งบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร..... 116	116
ภาพที่ 27 ตัวอย่างผังที่นั่งของรถไฟฟ้า BTS ที่รถโดยสารประจำทางควรนำมาปรับใช้..... 117	117
ภาพที่ 28 แผนผังสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ..... 139	139



บทที่ 1

บทนำ

1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันอาชญากรรมทางเพศ (Sex Crime) ถือเป็นอาชญากรรมประเภทหนึ่งที่มีความรุนแรง และสร้างผลกระทบเป็นวงกว้างต่อผู้ตกเป็นเหยื่อในสังคม ซึ่งลักษณะความรุนแรงของพฤติกรรมย่อมมีความแตกต่างกัน เช่น การข่มขืน (Rape) การอนาจาร (Obscenity) การล่วงละเมิดทางเพศ (Sexual Abuse) และการคุกคามทางเพศ (Sexual Harassment)

แม้ว่าการคุกคามทางเพศจะมีลักษณะความรุนแรงของพฤติกรรมน้อยกว่าการข่มขืน แต่ในปัจจุบันปัญหาการคุกคามทางเพศ (Sexual Harassment) เป็นปัญหาที่กำลังลุกลามไปอย่างรวดเร็วในทั่วโลก โดยสังเกตได้จากปรากฏการณ์ความเคลื่อนไหวทางสังคม เมื่อปี พ.ศ. 2561 ที่เกิดปรากฏการณ์ Me Too จากการเปิดเผยของ อะลิสซา มิลาโน นักแสดงหญิงของประเทศสหรัฐอเมริกา ให้เผยแพร่วลีนี้ที่เป็นส่วนหนึ่งของการรณรงค์ให้เกิดความตระหนักรู้ถึงความแพร่หลายของปัญหาทางเพศ โดยวลีดังกล่าวเป็นแรงบันดาลใจที่ได้รับมาจากทารานา เบิร์ก นักกิจกรรมสังคมและนักจัดการชุมชน ที่ผลักดันการสร้างพลังด้วยการรับรู้ร่วมกันในกลุ่มผู้หญิงผิวสีที่มีประสบการณ์ถูกทารุณทางเพศและเป็นเจ้าของวลีคำว่า Me Too ซึ่งปรากฏการณ์ดังกล่าวจึงเป็นการเคลื่อนไหวทางสังคมครั้งสำคัญที่สร้างปรากฏการณ์ในสังคมทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยด้วย ซึ่งลักษณะพฤติกรรมคุกคามทางเพศสามารถแสดงออกได้หลายวิธี อาทิ การใช้คำพูดจา การแสดงออกทางการกระทำ หรือ การสัมผัสทางร่างกาย และจิตใจเช่นเดียวกับอาชญากรรมทางเพศประเภทอื่น ๆ จนยากที่ผู้ตกเป็นเหยื่อจะฟื้นฟูตนเองเพื่อกลับคืนสู่สภาวะปกติได้ ซึ่งในบางครั้งอาจจะสร้างผลกระทบถึงจุดที่ผู้ตกเป็นเหยื่อเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในชีวิตประจำวัน หรือ บุคลิกของตนเองไปโดยสิ้นเชิง ที่เป็นผลมาจากความวิตกกังวล หวาดระแวง ความกลัว และความรู้สึกไม่มั่นคงปลอดภัยที่เกิดขึ้นภายในของตนเอง (จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย, 2544: 1)

อย่างไรก็ตามยังมีอีกสาเหตุหนึ่งที่จะเป็นส่วนทำให้ผลกระทบของความรุนแรงจากพฤติกรรมคุกคามทางเพศยังคงอยู่ คือช่องว่างของการบังคับใช้กฎหมายในกระบวนการยุติธรรมไทย ที่หน่วยงานภายในนั้นมีข้อจำกัดเกี่ยวกับการนำผู้กระทำความผิดมาลงโทษ กล่าวคือ การบัญญัติถึงการกระทำผิดในประเด็นการคุกคามทางเพศในมาตรการทางกฎหมายอาญาของไทยนั้นคล้ายว่าจะบัญญัติไว้อย่างครอบคลุมในทุกประเด็นดังกล่าว แต่เมื่อมีการนำไปบังคับใช้กลับต้องอาศัยการตีความในแต่ละกรณีจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน หรือ ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบโดยตรง

เนื่องด้วยอาจจะเป็นเพราะในเนื้อหาของมาตรการทางกฎหมายอาญาของไทยมักมีการบัญญัติไว้ในลักษณะเชิงกว้าง อย่างเช่น ในเนื้อหาของบทหนึ่งของมาตรา 397 แห่งพระราชบัญญัติให้ใช้ประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. 2499 (ฉบับประกาศใช้ พ.ศ. 2560) ที่ระบุไว้ว่า “ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ ต่อผู้อื่น อันเป็นการรังแก ข่มเหง คุกคาม หรือ กระทำให้ได้รับความอับอาย หรือ เดือดร้อนรำคาญ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท” รวมถึงในมาตรา 397 ดังกล่าว จะบัญญัติเนื้อหาความวรรคต่าง ๆ ให้ครอบคลุมไปถึงการกระทำที่เป็นการคุกคามอันมีลักษณะส่อไปในทางที่จะล่วงเกินทางเพศในที่รโหฐาน ตลอดจนการกระทำผิดโดยอาศัยเหตุที่ผู้กระทำมีอำนาจเหนือผู้ถูกระทำในสถานที่ทำงานไว้ด้วย นอกจากนี้มาตรการทางกฎหมายอาญาดับอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดในประเด็นการคุกคามทางเพศ เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2551 พระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพลเรือน พ.ศ. 2551 และกฎก.พ.ว่าด้วยการกระทำการอันเป็นการล่วงละเมิด หรือ คุกคามทางเพศ พ.ศ. 2553 เป็นต้น มักจะสร้างขึ้นเป็นกฎหมายที่บังคับใช้ในสถานประกอบการ เอกชน หรือ สถานที่ราชการเป็นส่วนใหญ่ ประกอบกับกลไกทางวัฒนธรรมของสังคมไทยมักถูกปลูกฝังมาตั้งแต่อดีต ว่าเรื่องเพศนั้นเป็นเรื่องน่าอับอายไม่ควรปล่อยให้เป็นที่รับรู้แก่สาธารณชน และไม่ควรเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับเรื่องของผู้อื่นที่ไม่ใช่ตนเอง ซึ่งกลไกทางวัฒนธรรมนี้กลายเป็นแนวความคิดที่มีอิทธิพลต่อจิตใต้สำนึกในการช่วยเหลือผู้อื่นของประชาชนบางกลุ่มคนที่มีความเชื่อแบบนั้น ส่งผลให้การช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อในสถานการณ์ที่เผชิญการคุกคามทางเพศอยู่นั้นอาจจะถูกละเลย และเปิดช่องว่างที่ให้ผู้กระทำความผิดสามารถรอดพ้นจากการลงโทษตามมาตรการทางกฎหมายของสังคมไทยได้อย่างง่ายดาย

อนึ่ง ช่องว่างทางกฎหมายดังกล่าว รวมถึงกลไกทางวัฒนธรรมของสังคมไทยที่ปรากฏขึ้นนี้ได้ มีนักวิชาการได้ให้ความสนใจ และเข้ามามีส่วนร่วมในการศึกษาวิจัยในประเด็นการคุกคามทางเพศอย่างแพร่หลาย แต่การศึกษาวิจัยในประเด็นนี้ย่อมมีความเสี่ยงสูงในการได้มาซึ่งข้อมูล ส่งผลให้งานวิจัยส่วนใหญ่จะเป็นการค้นคว้าหาข้อมูลจากแหล่งข้อมูลที่เป็นผู้ต้องขังคดีเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศในเรือนจำ หรือ บุคลากรภายในหน่วยงานของกระบวนการยุติธรรม ที่ถือว่าเป็นสองแหล่งข้อมูลสำคัญโดยตรงที่สะท้อนให้สังคมได้รับรู้และตระหนักถึงภัยของอาชญากรรมทางเพศ ซึ่งน้อยนักที่นักวิจัยจะหันมาศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวกับการสร้างระบบ หรือ กลไกบางอย่างเพื่อเป็นการป้องกันปัญหาอาชญากรรมทางเพศในสังคม ในลักษณะของการสร้างความร่วมมือระหว่างองค์กรต่าง ๆ เช่น องค์กรภาครัฐ องค์กรพัฒนาเอกชน และ/หรือ ภาคประชาชน ที่ร่วมกำหนดวิธีการ หรือ มาตรการป้องกันปัญหาอย่างบูรณาการ ซึ่งในยุคปัจจุบันวิธีการและมาตรการแก้ไขปัญหาลักษณะนี้ มักเป็นที่นิยมในสังคมไทยที่เชื่อว่าการผนึกสรรพกำลังจากความหลากหลายขององค์กรภาคส่วนต่าง ๆ ที่ได้กล่าวไปข้างต้น จะเป็นการระดมทรัพยากรรอบด้านเพื่อแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

ทั้งนี้ด้วยแรงบันดาลใจของผู้วิจัย จึงได้เลือกศึกษาประเด็นความร่วมมือระหว่างองค์การ ภาครัฐ (Public Governmental Organizations) และ องค์การ พัฒนาเอกชน (Non-Governmental Organizations: NGOs) ในการป้องกันอาชญากรรมที่มีปรากฏอยู่ในสังคมไทย ปัจจุบัน โดยเลือกศึกษากรณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะใน เขตกรุงเทพมหานคร ที่ถือเป็นตัวอย่างหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงการสร้างความร่วมมือระหว่างองค์การ ในสังคมไทย ซึ่งมุ่งหวังจะป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศให้ลดน้อยลง ที่จุดมุ่งหมายของ โครงการดังกล่าวเจาะจงในประเด็นเกี่ยวกับการคุกคามทางเพศที่ปรากฏบนระบบขนส่งสาธารณะใน เขตกรุงเทพมหานคร เช่น รถตู้โดยสารสาธารณะ รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) แท็กซี่ รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยโครงการนี้มีจุดเริ่มต้นที่รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) เป็นส่วนแรกก่อน เพื่อต้องการสร้างมาตรการป้องกันปัญหาอาชญากรรมดังกล่าวบนรถ โดยสารประจำทางอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ปัญหาการคุกคามทางเพศที่ปรากฏขึ้นมักเกิดจากการ สร้างสภาพแวดล้อม หรือ สถานการณ์ที่ไม่พึงปรารถนา (Hostile or Discriminatory Environment) เป็นส่วนใหญ่

อีกทั้งในสถานการณ์ปัจจุบันของสังคมไทยที่กำลังประสบกับปัญหาการคุกคามทางเพศบน ระบบขนส่งสาธารณะที่มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งพิจารณาได้จากผลการวิจัยที่เป็นการเก็บข้อมูลทาง สถิติของเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงร่วมกับคณะวิจัยคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (อารุญ เกตุสาคร และรณภูมิ สามัคคีคารมย์, 2560) ได้ดำเนินการสำรวจ ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2560 จำนวน 1,654 คน ประกอบด้วย ผู้หญิง ผู้ชาย และเพศอื่น ๆ ซึ่งปรากฏผลเฉลี่ยว่า 35% หรือ มากกว่า 1 ใน 3 ของ ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ระบุว่า เคยเจอเหตุการณ์การคุกคามทาง เพศบนระบบขนส่งสาธารณะ โดยผลเฉลี่ยมาจากผู้หญิงที่ตอบแบบสอบถามได้ระบุว่าเคยเจอ เหตุการณ์การคุกคามทางเพศขณะใช้บริการขนส่งสาธารณะ ถึง 45% และผู้ที่เป็นเพศทางเลือก ประมาณ 38% ได้ระบุว่าเคยพบเห็นเหตุการณ์การถูกคุกคามทางเพศ รวมถึงผู้ชายอีก 15% ที่เคยพบ เห็นเหตุการณ์การคุกคามทางเพศเช่นเดียวกัน

ภาพที่ 1 ลักษณะพฤติกรรมการคุกคามทางเพศที่พบบ่อยสุดบนรถโดยสารประจำทาง



ที่มา: ผลการวิจัยของเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิง ร่วมกับ คณะวิจัยคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2560)

นอกจากนี้งานวิจัยเรื่องสถานการณ์การคุกคามทางเพศ บนระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2560 ได้เสนอและจัดลำดับประเภทของระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครที่ผู้ตอบแบบสำรวจพบเจอการคุกคามทางเพศมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่

- (อันดับ 1) รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) คิดเป็น 50%
- (อันดับ 2) รถจักรยานยนต์รับจ้าง (มอเตอร์ไซค์รับจ้าง) คิดเป็น 11.4%
- (อันดับ 3) แท็กซี่ คิดเป็น 10.9%
- (อันดับ 4) รถตู้ คิดเป็น 9.8%
- (อันดับ 5) รถไฟฟ้า BTS คิดเป็น 9.6%

อีกทั้งงานวิจัยดังกล่าวได้เสนอสัดส่วนระหว่างจำนวนผู้ที่พบเห็นเหตุการณ์คุกคามทางเพศที่เกิดขึ้นบนรถโดยสารประจำทางกับจำนวนผู้ที่พบเห็นเหตุการณ์คุกคามทางเพศและกล้าแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่กระบวนการยุติธรรมมีความแตกต่างกัน โดย 52% คือผู้ที่พบเห็นเหตุการณ์คุกคามทางเพศแต่ไม่ได้มีการแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่กระบวนการยุติธรรม ประกอบกับอีก 20% คือผู้ที่ไม่เคยพบเห็นเหตุการณ์คุกคามทางเพศ ซึ่งสุดท้ายมีเพียง 28% ของผู้ที่เห็นเหตุการณ์คุกคามทางเพศกล้าที่จะแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่กระบวนการยุติธรรม

อย่างไรก็ตามงานวิจัยดังกล่าวได้ผลสรุปการสำรวจลักษณะพฤติกรรมการคุกคามทางเพศที่ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร จากจำนวน 1,654 คน และพบว่า 5 อันดับแรกของพฤติกรรมการคุกคามทางเพศมีดังนี้

(อันดับ 1) การลวนลามด้วยสายตา เช่น มองซ้อนใต้กระโปรง มองหน้าอก คิดเป็น 18.8 %

(อันดับ 2) ตั้งใจเบียดชิด แตะอวัยวะ คิดเป็น 15.4%

(อันดับ 3) ผีวปาก แชว คิดเป็น 13.9%

(อันดับ 4) พุดจาแทะโลม เกี้ยวพาราสี คิดเป็น 13.1%

(อันดับ 5) พุดลามก ชวนคุยเรื่องเพศ คิดเป็น 11.7%

ทั้งนี้รวมถึงพบการคุกคามทางเพศในรูปแบบอื่นที่ถือว่าร้ายแรง เช่น ใช้อวัยวะเพศถู โขว อวัยวะเพศ หรือ สำเร็จความใคร่ให้เห็น คิดเป็น 4.6% การเปิดภาพลามก หรือ คลิปอนาจารให้เห็น คิดเป็น 3% และ 2.9% เป็นการตามตื้อ หรือ สะกดรอยตามอีกด้วย

จากข้อมูลทางสถิติในช่วงต้น จึงตรอกย้ำให้เห็นถึงปัญหาการคุกคามทางเพศที่กำลังขยายขอบเขต และมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นบนระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งองค์การพัฒนาเอกชนต่าง ๆ ได้ร่วมกันจัดตั้งเป็นเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิง (Safe Cities for Women Thailand) ประกอบด้วย มูลนิธิแอ็คชั่นเอด อินเตอร์เนชันแนล (ประเทศไทย) สมาคมเพศวิถีศึกษา ในส่วนกองแผนงานสุขภาวะผู้หญิงและความเป็นธรรมทางเพศ มูลนิธิหญิงชายก้าวไกล และเครือข่ายสลัม 4 ภาค ที่มีจุดมุ่งหมายต้องการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะอย่างจริงจัง และเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายของกลุ่มภาคีเครือข่ายฯ จึงได้ขยายความร่วมมือไปยังองค์การภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะของไทย ได้แก่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในส่วนสำนักสนับสนุนสุขภาวะประชากรกลุ่มเฉพาะ ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานโครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะร่วมกัน ซึ่งมีชื่อแคมเปญที่ใช้รณรงค์สื่อสารในสังคมว่า “ถึงเวลาเฟื่อง” ที่ให้ความสำคัญในเรื่องการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร โดยประชาชนทั่วไปสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาได้ด้วย ตลอดจนมุ่งสร้างความตระหนักให้กับประชาชนที่พบเห็นเหตุการณ์ หรือ แม้กระทั่งผู้ตกเป็นเหยื่อนั้นกล้าเผชิญต่อปัญหา โดยสามารถแจ้งเบาะแสของเหตุการณ์การคุกคามทางเพศให้กับองค์กร/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้รับทราบปัญหาและเร่งเข้าไปดำเนินการแก้ไขปัญหาได้อย่างทัน่วงที

นอกจากนี้แคมเปญ “ถึงเวลาเฟื่อง” ได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของโครงการอบรมเรื่องการคุกคามทางเพศให้แก่พนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ที่ให้พนักงานสามารถสอดส่องดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร ซึ่งในปี พ.ศ. 2560 ได้ขยายพื้นที่การดำเนินโครงการฯ

เพื่อให้ภาคเอกชนกับภาคประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกัน หรือ แก้ไขปัญหาการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ โดยมีการณรงค์ผ่านการจัดกิจกรรมที่หลากหลาย อาทิ การจัดทำสติ๊กเกอร์สำหรับติดบนรถโดยสารประจำทาง การจัดเวทีเสวนาประเด็นเรื่องคุกคามทางเพศ การจัดกิจกรรมฝึกอบรมเสริมสร้างทักษะการป้องกันตัวและการเอาตัวรอดจากการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ และการจัดทำสื่อเพื่อณรงค์เผยแพร่บนช่องทางในสื่อสังคมออนไลน์ เช่น Facebook Page และ Youtube

อีกทั้งโครงการดังกล่าวได้สร้างความน่าสนใจให้ผู้วิจัยเลือกศึกษาและทำวิจัยในประเด็นนี้ โดยมุ่งเน้นการศึกษามุมมองจากบริบทของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เป็นเพศหญิง ไปพร้อมกับการศึกษาปรากฏการณ์ความร่วมมือขององค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน ที่มีต่อประเด็นปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร โดยกลุ่มผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเพศหญิงนี้เป็นกลุ่มประชากรที่มีอัตราเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศในจำนวนที่สูง ดังที่สอดคล้องกับข้อมูลทางสถิติในข้างต้น

การศึกษานี้ผู้วิจัยได้เลือกใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพเป็นวิธีการศึกษา โดยเริ่มจากการมุ่งศึกษาประเด็นลักษณะความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในการป้องกันการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ผ่านการรวบรวมข้อมูลจากการค้นคว้าวิจัยข้อมูลทางเอกสารต่าง ๆ (Documentary Research) ได้แก่ เอกสารวิชาการในรูปแบบบทความทางวิชาการ และงานวิจัย ทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ และเอกสารของแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง (เช่น คู่มือถึงเวลาเฟื่อง เป็นต้น) เพื่อให้เข้าใจสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ (รวมถึงรถโดยสารประจำทาง) ประกอบกับการใช้เทคนิควิจัยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-Depth Interview) สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญหลายท่าน (Key Informants) ทั้งที่เป็นเพศหญิงและเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง และผู้บริหารกับพนักงานระดับปฏิบัติการภายในองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่ง เพื่อนำข้อมูลที่ได้ทั้งหมดมาวิเคราะห์ตามประเด็นที่ผู้วิจัยได้กำหนดไว้

นอกจากนี้ผู้วิจัยได้เลือกวิธีการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพที่ใช้วิธีอุปนัย (Induction) เป็นหลักสำคัญในการวิจัย (ชาย โปธิสิตา, 2556: 28-29) กล่าวคือ จะเริ่มต้นศึกษาจากประสบการณ์ หรือ มุมมองของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เป็นเพศหญิงที่มีต่อสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ประกอบกับนำมาพิจารณาถึงมาตรการป้องกันและแก้ไขของโครงการดังกล่าวที่มีการรณรงค์อยู่ในสังคมไทยว่าเป็นอย่างไร เพื่อเชื่อมโยงไปสู่การศึกษาปรากฏการณ์ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนนั้น มีรูปแบบความร่วมมือ การจัดการเชิงระบบ รวมถึงปัญหาและอุปสรรคของความร่วมมือดังกล่าวเป็นอย่างไร อีกทั้งต่อยอดโดยการศึกษาจากมุมมองความคิดเห็นของกลุ่มประชากรผู้ใช้บริการฯ ที่เป็นเพศหญิง ที่ให้ข้อมูลย้อนกลับ (Feedback)

ถึงโครงการดังกล่าว ว่าควรมีการปรับปรุง หรือ พัฒนาเพิ่มเติมอย่างไร ซึ่งนำไปสู่การสร้างชุดข้อมูลใหม่ที่จะเป็นข้อเสนอแนะแก่องค์กรต่าง ๆ ที่ได้สร้างความร่วมมือระหว่างกันนี้ได้นำไปปรับปรุงกระบวนการภายในให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นต่อไปในอนาคต

2. คำถามการวิจัย

2.1 ปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ในทัศนะของผู้ใช้บริการที่เป็นเพศหญิงและเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ มีสภาพปัญหาเป็นอย่างไร

2.2 ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในโครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร มีมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอย่างไร

2.3 ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในโครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร มีรูปแบบของความร่วมมือระหว่างกันอย่างไร

2.4 ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในโครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร มีการจัดการเชิงระบบของโครงการฯ อย่างไร

3. วัตถุประสงค์การวิจัย

3.1 เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร จากทัศนะของผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศในขณะที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

3.2 เพื่อศึกษามาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหา ภายใต้ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในโครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร

3.3 เพื่อศึกษารูปแบบของความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในโครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร

3.4 เพื่อศึกษาการจัดการเชิงระบบของความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในโครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร

3.5 เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะให้แก่องค์กรความร่วมมือที่สามารถนำมาปรับปรุงกระบวนการความร่วมมือระหว่างองค์การให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นในอนาคต

4. ขอบเขตการวิจัย

4.1 ขอบเขตด้านประชากร

สำหรับขอบเขตด้านประชากร ผู้วิจัยเลือกศึกษากลุ่มประชากรทั้งหมด 3 กลุ่ม ได้แก่
กลุ่มที่ 1 ผู้บริหาร และ/หรือ พนักงานระดับปฏิบัติการขององค์การภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับ
แคมเปญถึงเวลาเฟื่อง

กลุ่มที่ 2 ผู้บริหาร และ/หรือ พนักงานระดับปฏิบัติการขององค์การพัฒนาเอกชนที่เกี่ยวข้อง
กับแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง

และกลุ่มที่ 3 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ที่เป็นเพศหญิง ในช่วงอายุ 18-35 ปี และเคย
ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศในขณะสัญจรบนเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางของพื้นที่สังกัด
เขตการเดินรถที่ 1 (เขตการเดินรถบางเขน) จังหวัดกรุงเทพมหานคร

ซึ่งเหตุผลที่ผู้วิจัยเลือกศึกษาเฉพาะเพศหญิง เนื่องจากเพศหญิงเป็นเพศที่มีความเสี่ยงสูงที่
อาจจะถูกคุกคามทางเพศได้ง่าย และช่วงอายุดังกล่าวถือเป็นช่วงที่อยู่ในวัยกำลังเจริญพันธุ์ มีรูปร่างที่
อาจจะดึงดูดความน่าสนใจต่อเพศตรงข้ามได้ ทั้งนี้หากผู้วิจัยได้ลงพื้นที่ในการวิจัยและค้นพบข้อมูลที่มี
ค่าต่อการศึกษาวิจัยครั้งนี้ที่อาจจะได้มาจากกลุ่มประชากรเพศอื่น เช่น เพศชาย และ/หรือ เพศ
ทางเลือก เป็นต้น ผู้วิจัยจะดำเนินการนำข้อมูลที่ได้มาพิจารณาเพื่อศึกษาและวิเคราะห์เพิ่มเติม โดย
คำนึงถึงความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวิจัยครั้งนี้เป็นสำคัญ

4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหาและพื้นที่

ผู้วิจัยกำหนดขอบเขตด้านเนื้อหา โดยมุ่งศึกษาความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและ
องค์การพัฒนาเอกชนในการป้องกันอาชญากรรม ศึกษากรณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทาง
เพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร หรือ แคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ซึ่งครอบคลุม
เนื้อหาตามที่กำหนดไว้ในวัตถุประสงค์การวิจัย ได้แก่ การศึกษาสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศของ
เพศหญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อบนรถโดยสารประจำทาง การศึกษารูปแบบความร่วมมือระหว่างองค์การ
ของโครงการฯ การศึกษาการจัดการเชิงระบบของโครงการฯ และการศึกษามาตรการป้องกันและ
แก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง

อีกทั้งผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตการศึกษาด้านพื้นที่ โดยเลือกศึกษาเจาะจงเฉพาะรถโดยสาร
ประจำทาง (รถเมล์) ในสังกัดเขตการเดินรถที่ 1 (เขตบางเขน) จากเขตการเดินรถขององค์การขนส่ง
มวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ที่มีให้บริการอยู่ในปัจจุบันทั้งหมด 8 เขต เนื่องด้วยพื้นที่นี้มีลักษณะทาง
กายภาพเป็นศูนย์กลางของพื้นที่สาธารณะในละแวกนั้น โดยล้อมรอบด้วยสถานศึกษา เช่น
มหาวิทยาลัยศรีปทุม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตบางเขน และมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร
 เป็นต้น เช่น กรมทหารราบที่ 11 กรมป่าไม้ และสถานีตำรวจบางเขน เป็นต้น ชุมชนที่อยู่อาศัย เช่น

หอพักเอกชน ชุมชนบางเขน และชุมชนวัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร เป็นต้น และวัด เช่น วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร เป็นต้น จึงเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมของการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เพราะมีความหลากหลายรูปแบบการดำเนินชีวิตของประชาชนโดยเฉพาะกลุ่มสตรีที่อยู่ในช่วงอายุ 18-35 ปี ที่พักอาศัยอยู่ และ/หรือ เดินทางสัญจรใช้บริการรถโดยสารประจำทางผ่านเส้นทางนี้เป็นประจำ

ภาพที่ 2 เขตการเดินรถโดยสารประจำทางบางเขน (เขตการเดินรถที่ 1)



4.3 ขอบเขตด้านเวลา

ระยะเวลาที่ทำการศึกษาคำนำโครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร หรือ แคมเปญถึงเวลาเผือก อันเนื่องมาจากความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาี้ มาปฏิบัติใช้ในสังคม โดยเริ่มตั้งแต่ช่วงระยะเวลาปี พ.ศ. 2560 ถึง พ.ศ. 2562

5. นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

5.1 การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม (Crime Victimization) หมายถึง บุคคล หรือ คณะบุคคลที่ได้รับอันตรายทางร่างกายและจิตใจ ได้รับความเสียหายต่อทรัพย์สิน และได้รับผลกระทบต่าง ๆ จากการเกิดอาชญากรรม เช่น ถูกทำร้ายร่างกาย หรือ ถูกลักทรัพย์ เป็นต้น

5.2 ความร่วมมือ (Collaboration) หมายถึง การดำเนินงานร่วมกัน ประสานงานเชื่อมโยงในการแบ่งปันทรัพยากรต่าง ๆ ในการบูรณาการทำงานร่วมกันขององค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน เพื่อป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ โดยบรรลุตามผลที่ได้ตั้งไว้ร่วมกัน ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของมุมมอง หรือ ความคิดเห็นที่สอดคล้อง และเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน

5.3 การคุกคามทางเพศ (Sexual Harassment) หมายถึง พฤติกรรมที่เบี่ยงเบนต่างจาก พฤติกรรมปกติทั่วไปในการล่วงเกินบุคคลอื่นโดยไม่ได้รับความยินยอม อันเกิดได้ทั้งจากวาจา การ แสดงออก และการกระทำ ซึ่งมีความผิดตามกฎหมายที่ได้บัญญัติไว้

5.4 การป้องกันการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ (Prevention for Victimization of Sexual Harassment) หมายถึง การดำเนินงานต่าง ๆ เพื่อไม่ให้กลุ่มเป้าหมายตกเป็นเหยื่อของ ปัญหาการคุกคามทางเพศ และการสร้างปัจจัยทางสังคมต่าง ๆ เพื่อลดความเสี่ยงในการตกเป็นเหยื่อ การคุกคามทางเพศ

5.5 แคมเปญ (Campaign) หมายถึง วิธีในการจัดการและการสร้างแผนสื่อสารของการทำงาน เพื่อใช้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในสังคมสามารถเข้าถึงการรับรู้ได้ไม่ยาก ประกอบกับมี เนื้อหาและภาษาที่ใช้ที่เข้าใจง่ายกับทุกกลุ่มคน

5.6 ถึงเวลาเพื่ออก (Tueng We-La Puek) หมายถึง ชื่อเฉพาะที่ตั้งขึ้นสำหรับแคมเปญ ที่เป็น ส่วนหนึ่งโครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร อันเนื่องมาจากความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไข ปัญหาการคุกคามทางเพศในสังคมไทย

5.7 ระบบขนส่งสาธารณะเขตกรุงเทพมหานคร (Bangkok Public Transport) หมายถึง ยานพาหนะที่ให้บริการสำหรับประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร เช่น รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน รถโดยสารประจำทาง รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถตุ๋นโดยสารสาธารณะ เป็นต้น

5.8 การจัดการเชิงระบบ (System Approach) หมายถึง การดำเนินงานต่างๆที่มีขั้นตอน อย่างเป็นระบบ ประกอบด้วย มีปัจจัยนำเข้า (Input) เพื่อนำเข้าสู่ระบบการเมือง (Political System) และได้มาซึ่งปัจจัยนำออก หรือ ผลผลิต (Outputs) นอกจากนี้มีการนำสิ่งที่ควรต้องแก้ไข หรือ ปรับปรุงกลับมาเป็นปัจจัยนำเข้าใหม่อีกครั้ง ผ่านข้อมูลย้อนกลับ (Feedback) ประกอบกับทุก ขั้นตอนอยู่ภายใต้การกำกับจากสภาพแวดล้อม หรือ บริบททางสังคม (Environment) ที่เข้ามามีส่วน เกี่ยวข้องกับกระบวนการจัดการเชิงระบบทั้งหมด

5.9 ปัจจัยนำเข้า หรือ สิ่งที่ป้อนเข้าไป (Inputs) หมายถึง ปัจจัยบางอย่างที่ปรากฏขึ้น และ นำเข้าสู่กระบวนการดำเนินงานของระบบ รวมถึงสภาพแวดล้อม หรือ บริบททางสังคมที่เกิดความ ต้องการขึ้น และกลายสภาพเป็นปัจจัยนำเข้าให้กับระบบ

5.10 ระบบการเมือง (Political System) หมายถึง ระบบความสัมพันธ์และพฤติกรรม ทางการเมือง รวมถึงสถาบันและโครงสร้างทางการเมืองที่คอยทำหน้าที่ในการจัดสรรสิ่งที่มีคุณค่า ให้กับสังคม

5.11 ปัจจัยนำออก หรือ ผลผลิต (Outputs) หมายถึง ความสำเร็จในลักษณะต่าง ๆ ที่เป็นผลผลิตจากกระบวนการดำเนินงาน และการตัดสินใจของผู้มีอำนาจภายในระบบการเมือง เช่น นโยบาย แผนยุทธศาสตร์ หรือ กฎหมาย

5.12 ข้อมูลย้อนกลับ (Feedback) หมายถึง ผลสะท้อนที่เกิดจากผลผลิตของระบบการเมืองที่ไม่เป็นตามข้อเรียกร้อง หรือ ความต้องการที่เป็นปัจจัยนำเข้าเท่าที่ควร จึงเป็นส่วนสำคัญในการทำหน้าที่ป้อนข้อมูล หรือ ข้อเท็จจริงกลับเข้าสู่กระบวนการดำเนินงานของระบบอีกครั้ง

5.13 สภาพแวดล้อม หรือ บริบททางสังคม (Environment) หมายถึง สภาพการณ์หรือสิ่งต่าง ๆ ที่อยู่ภายในและภายนอกองค์การ ซึ่งมีผลกระทบต่อระบบขององค์การในกระบวนการดำเนินงานให้เป็นไปอย่างเต็มประสิทธิภาพหรือไม่ ขึ้นอยู่กับการปรับตัวให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม แต่ในขณะเดียวกันองค์การอาจล้มเหลวในการดำเนินงานได้หากไม่ปรับตัวให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม

5.14 องค์กรภาครัฐ (Public Governmental Organizations) หมายถึง หน่วยงานที่สังกัดภาครัฐ ประกอบด้วย องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ และสำนักสนับสนุนสุขภาวะประชากรกลุ่มเฉพาะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่มีความร่วมมือในโครงการฯ

5.15 องค์กรพัฒนาเอกชน (Non-Governmental Organizations: NGOs) หมายถึง องค์กรที่ไม่แสวงหากำไร ประกอบด้วย มูลนิธิแอ็คชั่นเอด อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) แผนงานสุขภาวะผู้หญิงและความเป็นธรรมทางเพศ และมูลนิธิหญิงชายก้าวไกล ที่มีความร่วมมือในโครงการฯ

5.16 เครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิง (Safe Cities for Women) หมายถึง กลุ่มองค์กรพัฒนาเอกชนจำนวน 4 องค์กร ที่รวมตัวเป็นเครือข่ายที่มีวัตถุประสงค์ต้องการสร้างเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงในสังคม ประกอบด้วย มูลนิธิแอ็คชั่นเอด อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) แผนงานสุขภาวะผู้หญิงและความเป็นธรรมทางเพศ มูลนิธิหญิงชายก้าวไกล และเครือข่ายสลัม 4 ภาค

6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

6.1 สร้างความรู้ความเข้าใจในการสร้างความร่วมมือระหว่างองค์กรภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชนในประเทศไทยได้มากยิ่งขึ้น ที่มีต่อประเด็นการป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะจากมุมมองของผู้ใช้บริการที่เป็นเพศหญิงและเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ

6.2 เพื่อสร้างข้อมูลเชิงวิเคราะห์การจัดการเชิงระบบ หรือ การดำเนินงานแบบองค์รวมขององค์กรภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชน ที่มีต่อประเด็นการป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ ในการนำไปปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

6.3 เผยแพร่องค์ความรู้ที่เป็นมุมมองมิติใหม่ทางอาชญวิทยาให้กับทางวิชาการ ซึ่งสามารถนำไปต่อยอดทางการศึกษา หรือ การวิจัยที่มีต่อประเด็นการป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ

6.4 ให้ข้อเสนอแนะต่อองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเกิดกระบวนการการกำหนดนโยบายสาธารณะ หรือ ปรับปรุงกฎหมายให้ครอบคลุมต่อประเด็นปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย และเพื่อให้เกิดการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพของสภาพแวดล้อมบนระบบขนส่งสาธารณะให้มีความปลอดภัยอย่างเป็นรูปธรรม



บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมที่รวบรวมมาจากแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในเรื่องของความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในการป้องกันอาชญากรรม: ศึกษากรณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำมาตอบคำถามการวิจัย กำหนดกรอบการวิเคราะห์ข้อมูล กำหนดทิศทางการวิจัยให้มีขอบเขตที่ชัดเจน ตลอดจนนำมาสร้างและพัฒนาชุดคำถามสำหรับการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยนี้

อนึ่ง แนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่รวบรวมมาทั้งหมด จะเป็นทั้งแนวความคิดหลัก (Core Concepts) และประเด็นแกนกลาง (Central Issues) ที่มีอิทธิพลแทรกอยู่ในบทต่าง ๆ เช่น นำมากำหนดทิศทางการขอบเขตการวิจัย เป็นองค์ความรู้สำหรับการสร้างและพัฒนาชุดคำถามสัมภาษณ์ในการเก็บข้อมูลการวิจัย เป็นต้น ซึ่งเปรียบเสมือนเป็น “เส้นทางการเดินทาง” (Route of Journey) ที่ผู้วิจัยจะสร้างสรรค์ออกแบบและขับเคลื่อนการวิจัยในครั้งนี้ให้เป็นตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยจะสอดแทรกการวิเคราะห์ การสังเคราะห์ และการตีความในมุมมองทางด้านอาชญาวิทยา เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในสังคมไทย รวมถึงนำประเด็นที่ค้นพบจากผลการวิจัยมาสร้างเป็นข้อเสนอแนะของงานวิจัยครั้งนี้ และมอบให้กับองค์การที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ผู้วิจัยได้จำแนกสาระสำคัญของการทบทวนวรรณกรรม ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับปัญหาการคุกคามทางเพศ (Sexual Harassment)
2. ข้อมูลเกี่ยวกับแคมเปญถึงเวลาเพื่ออก (Tueng We-La Puek Project Information)
3. แนวคิดเกี่ยวกับความร่วมมือและการจัดการเชิงระบบ (Collaboration and System Management Concepts)
 - 3.1 การบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะ (Collaborative Public Management)
 - 3.2 ทฤษฎีระบบ (System Theory)
4. ทฤษฎีอาชญาวิทยาและจิตวิทยาสังคม (Criminological and Social Psychology Theory)
 - 4.1 ทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activities Theory)
 - 4.2 แนวคิดเกี่ยวกับการกระจายความรับผิดชอบในสังคม (Diffusion of Responsibility in Social)

5. ทฤษฎีอาชญาวิทยาเกี่ยวกับการป้องกันการคุกคามทางเพศ (Sexual Harassment Prevention)
 - 5.1 ทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime Control Theory through Environmental Design: CED)
 - 5.2 ทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมเชิงสถานการณ์ (Situational Crime Prevention Theory: SCP)
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (Related Research)
 - 6.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ
 - 6.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความร่วมมือในการป้องกันอาชญากรรม
7. การสังเคราะห์ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง (Related Theory Synthesis)
8. กรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual Framework)

อย่างไรก็ตามการทบทวนวรรณกรรมทั้งหมดนี้ จะมีขั้นตอนในการนำเสนอ โดยแบ่งย่อยออกเป็น 3 ขั้นตอนสำคัญ (ดังภาพที่ 3) ได้แก่

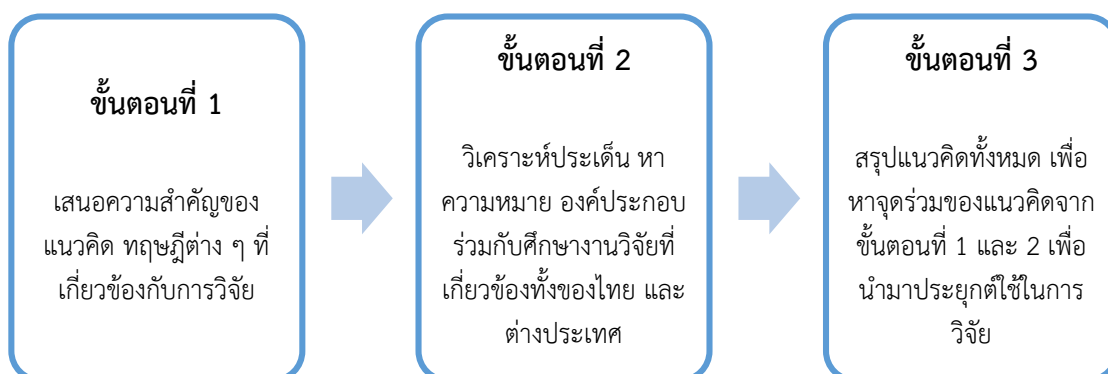
ขั้นตอนที่ 1 เสนอความสำคัญของแนวคิด ทฤษฎีต่าง ๆ ว่าเกี่ยวข้องอย่างไรกับการวิจัย

ขั้นตอนที่ 2 วิเคราะห์ประเด็น หรือ หลักการของแนวคิด ทฤษฎีต่าง ๆ เพื่อทราบความหมาย องค์ประกอบ หรือ รูปแบบสำคัญ ประกอบกับการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งของไทยและต่างประเทศ

ขั้นตอนที่ 3 สรุปแนวคิดทั้งหมดเพื่อหาจุดร่วมของแนวคิด ทฤษฎีต่าง ๆ จากขั้นตอนที่ 1 และ 2 เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการวิจัยตามกรอบแนวคิดที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 3 ขั้นตอนในการทบทวนวรรณกรรมเชิงแนวคิด



1. แนวคิดเกี่ยวกับปัญหาการคุกคามทางเพศ (Sexual Harassment)

ปัญหาการคุกคามทางเพศเป็นแนวคิดสำคัญ ที่ผู้วิจัยจะทบทวนวรรณกรรมเพื่อฉายภาพถึงประเด็นสำคัญของการวิจัยในครั้งนี้ที่ต้องทำความเข้าใจในความหมาย และลักษณะพฤติกรรมของการคุกคามทางเพศที่มีปรากฏในสังคมทั่วโลก อีกทั้งจะนำมาประยุกต์กับการวิเคราะห์ข้อมูลจนได้เป็นผลในการวิจัยนี้ เพื่อนำไปสู่การสร้างข้อมูลเชิงประจักษ์ที่คอยย้ำเตือนถึงภัยอาชญากรรมประเภทหนึ่ง ที่เรียกว่า “การคุกคามทางเพศ” ได้อย่างลึกซึ้ง

สำหรับประเทศไทย คำว่า “การคุกคามทางเพศ” ถือเป็นคำที่คนไทยยังไม่คุ้นชินในสังคมมากนัก ซึ่งอาจจะคุ้นชินกับคำอื่น ๆ ที่นำมาใช้ทดแทนคำนี้อยู่บ่อยครั้ง เช่น การล่วงละเมิดทางเพศ การทำอนาจาร การล่วงเกินทางเพศ หรือ การลวนลามทางเพศ เป็นต้น ซึ่งคำเหล่านั้นมีความนุ่มลึกทางความหมายในแง่ของภาษาศาสตร์แตกต่างกัน โดยผู้วิจัยจะมีขอกกล่าวถึงในประเด็นด้านความหมายของคำที่แตกต่างกันเหล่านี้ แต่ในการวิจัยครั้งนี้ เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนในการใช้คำศัพท์ ผู้วิจัยจึงขอใช้คำว่า “การคุกคามทางเพศ” ตลอดในการวิจัยนี้

1.1 ความหมายของการคุกคามทางเพศ

คำว่า “การคุกคามทางเพศ” (Sexual Harassment) ผู้ที่ริเริ่มนำคำนี้มาใช้เป็นคนแรก คือ Farley Lin เมื่อครั้งที่ได้แต่งหนังสือชื่อ “Sexual Shakedown: The Sexual Harassment on the Job” เมื่อปี ค.ศ. 1978 ที่พบว่า ผู้ชายมักใช้ความเป็นชาย (ชายเป็นใหญ่) กดขี่ทางเพศและสร้างคุณค่าในความเป็นเพศหญิงขึ้นมาใหม่ให้เป็นแค่เพียงวัตถุทางเพศ (Sex Object) คอยตอบสนองต่ออารมณ์ความต้องการของผู้ชายเท่านั้น (ทิพย์วรรณ แซ่ปึง, 2552: 14) ประกอบกับมีผู้ให้ความหมายของคำว่า “การคุกคามทางเพศ” ทั้งนักวิชาการ นักวิจัย รวมถึงองค์การทั้งไทยและต่างประเทศ ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ความหมายของการคุกคามทางเพศโดยทั่วไป และความหมายของการคุกคามทางเพศในเชิงกฎหมาย ดังนี้

1) ความหมายของการคุกคามทางเพศโดยทั่วไป

Farley Lin (1978) ให้ความหมายคำว่า การคุกคามทางเพศ หมายถึง การแสดงพฤติกรรมของผู้ชายที่แสดงสิทธิในบทบาททางเพศเหนือหน้าที่การงานของผู้หญิงในฐานะที่เป็นคนงาน ซึ่งพฤติกรรมนี้ปราศจากการตอบสนอง และไม่ได้รับการเชื้อเชิญ ประกอบกับมีลักษณะพฤติกรรม ได้แก่ การจ้องมอง การวิพากษ์วิจารณ์ แต่ะเนื้อต้องตัวผู้หญิง หรือ การนัดหมายที่ซ้ำซาก รวมทั้งการเรียกร้อง การชักชวนให้มีเพศสัมพันธ์ และการข่มขืน (พัชรีย์ มณีธรรมวงศ์, 2542: 31)

Catharine Alice Mackinnon (1979) ได้นิยามว่าการคุกคามทางเพศ ว่าหมายถึง การแสดงพฤติกรรมทางเพศในลักษณะบังคับที่ผู้ถูกกระทำไม่พึงปรารถนา ภายใต้บริบทของความสัมพันธ์เชิงอำนาจที่ไม่เท่าเทียมกัน (พัชรีย์ มณีธรรมวงศ์, 2542: 29)

Judith B. Brandenburg (1997) นิยามคำว่า การคุกคามทางเพศ หมายถึง เป็นพฤติกรรมทางเพศที่แสดงออกซึ่งเป็นที่ไม่ต้องการ (Unwanted Sexual Attention) ซึ่งพฤติกรรมนั้นไปคุกคามต่อบุคคลอื่น และมีผลกระทบในทางลบต่อบรรยากาศการทำงานภายในองค์กร (ธีรพงษ์ บัวหล้า, 2544: 15)

2) ความหมายของการคุกคามทางเพศในเชิงกฎหมาย

ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ (2542) กล่าวถึงคำว่า “คุกคามทางเพศ” ว่าเป็นความหมายที่กว้าง รวมถึงการพูดตลกลามกในที่ทำงาน ตลอดจนการดำเนินคดีในศาลที่ต้องมีหลักฐานเพียงพอในการดำเนินคดี (ทิพย์วรรณ แซ่ป้ง, 2552: 32)

The Equal Opportunities Commission (EOC) (2544) หรือ คณะกรรมาธิการว่าด้วยโอกาสที่เท่าเทียมกันแห่งสหภาพยุโรป ได้มีมติว่าด้วยการคุ้มครองศักดิ์ศรีของหญิงและชายในการทำงาน ปี ค.ศ. 1990 ซึ่งให้ความหมายของคำว่า “คุกคามทางเพศ” หมายถึง พฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ที่สื่อถึงทางเพศ หรือ พฤติกรรมอื่น มีพื้นฐานเรื่องเพศที่ส่งผลกระทบต่อศักดิ์ศรีของหญิงและชายในการทำงาน ซึ่งรวมทั้งพฤติกรรมอื่นไม่พึงปรารถนาทั้งในทางกาย วาจา หรือ พฤติกรรมอื่นที่ไม่ใช่วาจา (Nelien, et al., 2001: 105)

พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานไทย (2551) ได้ให้นิยามคำว่า “การคุกคามทางเพศ” หมายถึง การกระทำหรือการเรียกร้องใด ๆ ทางเพศที่ไม่เป็นที่พึงประสงค์ ไม่ว่าจะกระทำด้วยวาจา หรือ ทางกาย ซึ่งมีผลอย่างใดอย่างหนึ่งใน 2 ประการ คือ กรณีแรก การล่วงละเมิดทางเพศที่เป็นข้อต่อรองเพื่อแลกเปลี่ยน หรือ มีผลกระทบต่อสถานภาพในการทำงาน เช่น ถ้าผู้ถูกรักษาไม่ยินยอมให้ล่วงละเมิดทางเพศ จะไม่ได้รับการเลื่อนระดับ หรือ ขึ้นเงินเดือน เป็นต้น และอีกกรณีหนึ่ง คือ การคุกคามทางเพศ ที่ไม่ได้กระทำเพื่อแลกเปลี่ยนกับสถานะในที่ทำงาน แต่กระทบต่อสภาวะการทำงานของผู้ถูกรักษา หรือ กระทบต่อบรรยากาศในการทำงาน (พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน, 2551)

1.2 ลักษณะพฤติกรรมการคุกคามทางเพศ

อรพินท์ สพอิชชัย (อรพินท์ สพอิชชัย, 2542: 5-6) ได้ศึกษาและอธิบายการแบ่งลักษณะการคุกคามทางเพศเพิ่มเติม 2 ลักษณะที่เรียกว่าลักษณะของการคุกคามทางเพศ ดังนี้

1) การคุกคามทางเพศโดยตรงที่มีเงื่อนไขแลกเปลี่ยน (Quid pro quo) กล่าวคือ การให้สิ่งให้ผู้ถูกรักษาต้องการแลกเปลี่ยนกับการมีความสัมพันธ์ทางเพศ ซึ่งพฤติกรรมนี้เข้าข่ายการใช้อำนาจหน้าที่โดยมิชอบ อย่างเช่น กรณีนายจ้างและลูกจ้าง หัวหน้าและลูกน้อง ครูและลูกศิษย์ รวมถึงกรณีบิดาและบุตรด้วย

2) การสร้างสภาพแวดล้อม หรือ สถานการณ์ที่ไม่พึงปรารถนา (Hostile or Discriminatory Environment) กล่าวคือ การคุกคามทางเพศในลักษณะหยอกเย้าโดยอาศัยเงื่อนไขที่เป็นปัจจัยแวดล้อมภายนอก ซึ่งเกิดขึ้นได้ 3 รูปแบบ ได้แก่

2.1) การคุกคามทางเพศทางวาจา (Verbal Harassment) เช่น การวิพากษ์วิจารณ์เกี่ยวกับรูปร่าง และการแต่งตัวที่สื่อไปทางลามก การเล่าเรื่องตลกลามก การพูด หรือ การถามถึงความสัมพันธ์ทางเพศของบุคคลใดบุคคลหนึ่งในที่สาธารณะ การเปลี่ยนหัวข้อเรื่องงานให้เป็นเรื่องทางเพศ หรือ เรื่องลามก การกระจายข่าวลือ หรือ นินทาเกี่ยวกับเรื่องเพศของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง การตามตื้อตามจีบบุคคลใดบุคคลหนึ่งทั้ง ๆ ที่รู้ว่าเขาไม่สนใจ การกล่าวถึงกลุ่มผู้หญิง หรือ ผู้ชายในทางลามก ฯลฯ

2.2) การคุกคามทางเพศโดยการแสดงท่าทาง (Non-verbal Harassment) เช่น การจ้องมองอย่างกรูมกริม การแสดงสีหน้าอย่างเจ้าชู้ การแสดงท่าทาง หรือ การเคลื่อนไหวร่างกายที่สื่อถึงเจตนาการล่วงเกินทางเพศ การติดภาพโป๊ หรือ สิ่งของ อุปกรณ์ที่ลามก การส่งจดหมายข้อความภาพ การ์ด หรือ คำกลอนที่เน้นในเรื่องเพศ การมองเรื้อนร่างอย่างสำรวจตรวจตรา ฯลฯ

2.3) การคุกคามทางเพศโดยการสัมผัสร่างกาย (Physical Harassment) เช่น การแตะเนื้อต้องตัว รวมทั้งการจัดเสื้อผ้า การกอดจูบ หอมแก้ม หรือ การตีกัน สะโปก การยืน เดิน ต้อนเข้ามุ่ม หรือ นั่งใกล้ชิดเกินความจำเป็น โดยใช้บางส่วนของร่างกายสัมผัสผู้อื่นอย่างจงใจ ฯลฯ

จากการทบทวนวรรณกรรมในแนวคิดเกี่ยวกับปัญหาการคุกคามทางเพศนั้น ชี้ให้เห็นว่าสภาพปัญหาการคุกคามที่ปรากฏในสังคมทั่วโลก อาจจะมีรากเหง้าของปัญหาที่มาจากกรอบความคิดเรื่องชายเป็นใหญ่ที่มีมุมมองต่อผู้หญิงเป็นวัตถุทางเพศ (Sex Object) และเกิดการถ่ายทอดผ่านกระบวนการขัดเกลาทางสังคม (Socialization) เช่น กลุ่มเพื่อน สถานที่ทำงาน เป็นต้น ซึ่งลักษณะพฤติกรรมการคุกคามทางเพศที่ปรากฏบนระบบชนสงฆ์สาธาณณะนั้น จะพบเห็นได้ทั้ง 3 รูปแบบของพฤติกรรมดังกล่าว ทั้งการคุกคามทางเพศด้วยวาจา การคุกคามทางเพศด้วยการแสดงออกท่าทาง และการคุกคามทางเพศด้วยการสัมผัส โดยมักจะสร้างสภาพแวดล้อม หรือ สถานการณ์ที่ไม่พึงปรารถนา (Hostile or Discriminatory Environment) ให้เป็นบริบทที่เอื้อต่อการกระทำคุกคามทางเพศบนระบบชนสงฆ์สาธาณณะได้อย่างง่ายดาย อย่างไรก็ตาม ปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบชนสงฆ์สาธาณณะไม่สามารถที่จะเข้าใจได้จากการทบทวนวรรณกรรมแนวคิดนี้เพียงแนวคิดเดียว จำต้องทบทวนวรรณกรรมในส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะกล่าวถึงในลำดับต่อไป เพื่อนำไปสู่การประกอบสร้างเป็นองค์ความรู้ใหม่ทางวิชาการแก่สังคมไทยในอนาคต

2. ข้อมูลเกี่ยวกับแคมเปญถึงเวลาเผือก (Tueng We-La Puek Campaign Information)

โครงการรณรงค์การป้องกันคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า แคมเปญถึงเวลาเผือก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรณรงค์เมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิง (Safe Cities for Women Thailand) ซึ่งสร้างขึ้นจากอุดมการณ์ของกลุ่มภาคีเครือข่ายองค์การพัฒนาเอกชน นำโดยสมาคมเพศวิถีศึกษา ในส่วนกองแผนงานสุขภาวะผู้หญิงและความเป็นธรรมทางเพศ ร่วมกับองค์การแอ็คชั่นเอด ประเทศไทย มูลนิธิหญิงชายก้าวไกล และเครือข่ายสลัม 4 ภาค ที่ต้องการสร้างความเปลี่ยนแปลงในสังคมไทย ให้ประชาชนเกิดความตระหนักถึงปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบกับส่งเสริมการสร้างเมืองที่ปลอดภัยจากภัยอาชญากรรมที่เกิดจากความรุนแรง รวมถึงการคุกคามทางเพศด้วย โดยแคมเปญนี้ได้เริ่มต้นดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 จนถึง พ.ศ. 2561 ทั้งนี้เพื่อให้แคมเปญมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานมากขึ้น จึงมีการขยายความร่วมมือไปยังองค์การภาครัฐต่าง ๆ อาทิ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในส่วนสำนักสนับสนุนสุขภาวะประชากรกลุ่มเฉพาะ ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานนี้ด้วย

อย่างไรก็ดีการจัดกิจกรรมรณรงค์ของโครงการรณรงค์เมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิง รวมถึงแคมเปญถึงเวลาเผือก มักจะจัดขึ้นในช่วงสัปดาห์ที่ใกล้กับวันขจัดความรุนแรงต่อสตรีสากลเป็นประจำทุกปี โดยเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 ได้มีการจัดกิจกรรมเปิดตัวแคมเปญถึงเวลาเผือก พร้อมกับจัดเวทีเสวนาหัวข้อ “เราจะสามารถยุติการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างไร” รวมถึงเผยแพร่งานวิจัยที่สำรวจความชุกของปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะของกลุ่มภาคีเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงร่วมกับคณะวิจัยของคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ซึ่งผลการสำรวจนั้นได้เผยแพร่ในข้อมูลเชิงสถิติที่มีรายละเอียดตามที่กล่าวไว้ในบทที่ 1 ส่วนที่มาและความสำคัญของปัญหาการวิจัย นอกจากนี้ได้มีการนำสถิติเกอร์ของแคมเปญถึงเวลาเผือกไปติดบนรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) เพื่อรณรงค์ถึงการคุกคามทางเพศที่จะมีลักษณะของพฤติกรรมรูปแบบต่าง ๆ เช่น แตะอวัยวะ ลวนลามด้วยสายตา หรือ พุดจาแทะโลม เป็นต้น (ดังภาพที่ 4)

ภาพที่ 4 ตัวอย่างสติ๊กเกอร์ของแคมเปญถึงเวลาเผือกที่ติดบนรถโดยสารประจำทาง



อีกทั้งกิจกรรมภายในของแคมเปญถึงเวลาเผือกก็ได้มีการเปิดรับสมัครให้ประชาชนที่สนใจอยากเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ สามารถเข้าร่วมเป็นสมาชิกของโครงการที่มีชื่อเรียกว่า “ทีมเผือก” เพื่อเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่จะช่วยสร้างกระบอกเสียง และเป็นหูเป็นตาคอยสอดส่องให้กับผู้ที่ถูกคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะที่ตกอยู่ในสถานะที่ไม่สามารถตอบโต้ผู้กระทำผิด หรือ ตอบโต้ผู้ที่กระทำผิดแล้วแต่ไม่หยุดพฤติกรรมคุกคามทางเพศ ซึ่งในปัจจุบันนี้ กลุ่มภาคีเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงมีสมาชิกทีมเผือก เป็นจำนวนมากกว่า 500 คนทั่วประเทศไทย ประกอบกับมีการจัดฝึกอบรมให้กับตัวแทนสมาชิกทีมเผือกในกิจกรรม “Self Defense Lab ปฏิบัติการเผือก เพื่อเพื่อนรอด เราปลอดภัย” เพื่อเสริมสร้างทักษะ และร่วมเรียนรู้แนวทางการช่วยเหลือตนเอง และบุคคลอื่นจากการถูกคุกคามทางเพศ รวมถึงป้องกันตนเองให้ปลอดภัยจากการเข้าไปเผือกให้ความช่วยเหลือผู้ที่ถูกคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ

นอกจากนี้แคมเปญถึงเวลาเผือกมีการจัดทำหนังสือ “คู่มือเผือก” ที่จะรวบรวมองค์ความรู้ ตลอดจนวิธีการต่าง ๆ ในการเข้าไปช่วยเหลือผู้ที่กำลังตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในขณะนั้น ซึ่งในปี พ.ศ. 2561 ได้ส่งมอบให้กับองค์การภาครัฐ อย่างกระทรวงคมนาคม บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) นำไปประยุกต์ใช้ และปรับกระบวนการดำเนินงานภายในให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งกลุ่มภาคีเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงได้มีการจัดฝึกอบรม หรือ สัมมนาเชิงปฏิบัติให้กับบุคลากรภายในองค์การภาครัฐดังกล่าวอีกด้วย

ดังนั้น ข้อมูลของแคมเปญถึงเวลาเผือกที่ผู้วิจัยได้รวบรวมนั้น สะท้อนให้เห็นถึงที่มาของความร่วมมือระหว่างกลุ่มองค์การพัฒนาเอกชนและองค์การภาครัฐที่ได้ดำเนินงานแคมเปญนี้ แต่ก็มี

สามารถอธิบายถึงโครงสร้างของความร่วมมือดังกล่าว ตลอดจนกระบวนการดำเนินงานภายในอย่างเป็นระบบได้ ซึ่งมีเพียงข้อมูลเชิงมาตรการป้องกันปัญหาที่นำเสนอผ่านสื่อมวลชนให้ได้รับรู้แก่สาธารณะเท่านั้น ทั้งนี้การทราบข้อมูลเบื้องต้นของแคมเปญนี้ จึงเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีของการนำข้อมูลที่ได้ทบทวนวรรณกรรมในประเด็นดังกล่าว มาประกอบสร้างเป็นชุดคำถามในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกที่มุ่งประเด็นเกี่ยวกับแคมเปญถึงเวลาเผื่อต่อไป เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกที่สามารถตอบคำถามการวิจัยและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวิจัยที่กำหนดไว้

3. แนวคิดเกี่ยวกับความร่วมมือและการจัดการเชิงระบบ (Collaboration and System Management Concepts)

3.1 แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะ (Collaborative Public Management)

การบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะถือเป็นแนวความคิดสำคัญที่เปรียบเสมือนเป็น “จุดเชื่อมโยง” ของเรื่องราวในการวิจัยครั้งนี้ ซึ่งการทบทวนวรรณกรรมในแนวคิดการบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะ จะชี้ให้เห็นความเกี่ยวข้องที่ใช้ประกอบการทำความเข้าใจในความหมาย ลักษณะ องค์ประกอบย่อย และรูปแบบของ “ความร่วมมือ” (Collaboration) ระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนต่อการดำเนินงานโครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อจะนำไปอธิบายรายละเอียดต่าง ๆ ของโครงการดังกล่าวว่าเป็นอย่างไร ที่เป็นไปตามวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 3.2 ได้อย่างสมบูรณ์

3.1.1 ความหมายของการบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะ (Collaborative Public Management)

ความหมายของคำว่า การบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะ (Collaborative Public Management) ตามแนวคิดของ Robert Agranoff และ Michael McGuire นักรัฐประศาสนศาสตร์ ผู้เป็นที่นิยมเมื่อกว่าถึงประเด็นเรื่อง “ความร่วมมือ” จะต้องมีการนำแนวคิดของทั้งสองท่านมาอ้างอิงอยู่บ่อยครั้งในงานวิชาการต่าง ๆ ซึ่งระบุความหมายของคำนี้ว่า หมายถึง กระบวนการในการปฏิบัติและสนับสนุนการทำงานร่วมกัน ระหว่างองค์การที่มีความหลากหลาย เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาที่ไม่สามารถแก้ไขได้โดยง่ายเพียงองค์การใดองค์การหนึ่ง อีกทั้งได้ให้ความหมายแบบเจาะจงของคำว่าความร่วมมือ หมายถึง กระบวนการที่กระตุ้นให้องค์การต่าง ๆ เข้ามาทำงานร่วมกัน เพื่อดึงศักยภาพจากทุกองค์การมาทำให้สำเร็จบรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกัน นอกจากนี้การสร้างร่วมมือยังรวมถึงการค้นหา หรือ คิดค้นทางสำหรับการแก้ไขปัญหาภายใต้ข้อจำกัดต่าง ๆ ที่เผชิญอยู่ อย่างเช่น

องค์ความรู้ เวลา งบประมาณ รวมถึงค่านิยมหรือความเชื่อทางวัฒนธรรมที่แตกต่างกัน (Agranoff and McGuire, 2003: 4)

อย่างไรก็ตามความหมาย หรือ นิยามของคำว่าการบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะ (Collaborative Public Management) โดยผู้วิจัยขอเน้นเฉพาะคำว่า “ความร่วมมือ” (Collaboration) ยังมีนักวิชาการ หรือ นักวิจัยท่านอื่น ๆ ทั้งไทย และต่างประเทศได้ให้ความหมายที่ใกล้เคียงกัน ไว้ดังนี้

Doug Henton, John Melville, Terry Amsler และ Malka Kopell (2005) ให้ความหมายของคำว่าความร่วมมือ (Collaboration) คือ การร่วมกำลัง (Co-labor) และการร่วมปฏิบัติ เพื่อให้สำเร็จในเป้าหมายที่มีร่วมกัน โดยเป็นการปฏิบัติงานที่ก้าวข้ามผ่านขอบเขตในความสัมพันธ์ของภาคส่วนต่าง ๆ และต้องปฏิบัติงานร่วมกันอยู่บนพื้นฐานคุณค่าของทุกภาคส่วน (O’Leary and Amsler, 2007: 7)

Elizabeth Lank (2006) นิยามคำว่าความร่วมมือ (Collaboration) หมายถึง การที่องค์กรมากกว่าหนึ่งองค์การปฏิบัติงานร่วมกันอย่างแท้จริง เพื่อมุ่งสู่ผลลัพธ์ประการใดประการหนึ่ง หรือหลายประการ โดยต้องเป็นผู้นำร่วมกันและสนับสนุนการสร้างฉันทามติให้เกิดขึ้น (Lank, 2006: 7-9)

Ann Marie Thomson และ James Lewis Perry (2006) ระบุว่า ความร่วมมือ (Collaboration) คือ กระบวนการหนึ่งที่ผู้เล่น (Actors) ที่มีความอิสระมาปฏิสัมพันธ์ต่อกัน โดยผ่านการเจรจาต่อรองที่เป็นทางการ หรือ ไม่เป็นทางการ เพื่อสร้างกฎเกณฑ์ร่วมกัน กำหนดโครงสร้างการบริหารความสัมพันธ์ และแนวทางการปฏิบัติ หรือ ตัดสินใจต่อประเด็นต่าง ๆ ร่วมกัน อีกทั้งเป็นกระบวนการร่วมกันแบ่งปันวิถีทาง หรือ บรรทัดฐานในการดำเนินงาน และผลประโยชน์ที่จะได้ร่วมกันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง (Thomson and Perry, 2006: 20)

หากสรุปความคิดของกลุ่มนักวิชาการ และ นักวิจัยต่างประเทศ จะเห็นได้ว่า ค่านิยมส่วนใหญ่มีการพัฒนาแนวคิดอย่างต่อเนื่องในการนิยามความหมายโดยคำนึงอยู่บนพื้นฐานของปฏิสัมพันธ์ทางสังคมที่มีต่อกันตั้งแต่สององค์การขึ้นไป เพื่อร่วมกันสร้างกฎเกณฑ์ หรือ กระบวนการดำเนินงานร่วมกัน อีกทั้งร่วมแบ่งปันทรัพยากรที่แต่ละองค์การมีเพื่อมุ่งสู่ผลลัพธ์แห่งความสำเร็จที่ตั้งเป้าหมายไว้ ซึ่งสอดคล้องกับมุมมองนักวิชาการ และ นักวิจัยของไทยที่ให้ความหมาย หรือ นิยามคำว่าความร่วมมือไว้อย่างชัดเจน จากการสืบค้นงานวิชาการในรอบ 15 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2558 ดังนี้

ธีรภัทร แก้วจันทน์ (2543) ได้นิยามคำว่า ความร่วมมือ (Collaboration) หมายถึง พฤติกรรมของบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป ซึ่งมีจุดมุ่งหมายเดียวกัน โดยพฤติกรรมความร่วมมือมีความสัมพันธ์โดยตรงกับความต้องการขั้นพื้นฐานของบุคคล ทั้งทางกายและทางจิตใจ และการประสบความสำเร็จร่วมกันเกิดขึ้นจากการที่ทุกคนดำเนินการไปสู่จุดมุ่งหมายย่อยที่แตกต่างกัน แต่

สามารถบรรลุเป้าหมายของแต่ละคนได้ด้วยรูปแบบการพึ่งพาอาศัยกัน (ธีรภัทร แก้วจันทน์, 2543: 23)

ฟิลิฐ เทพไกรวัล (2554) ให้ความหมายของ ความร่วมมือในการทำงาน หมายถึง การที่กลุ่มบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปมาปฏิบัติการทำงานร่วมกัน อาจร่วมมือกันอย่างเป็นทางการหรือไม่เป็นทางการเพื่อให้ได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน โดยอาจไม่ต้องทำวาระการประชุมร่วมกัน การทำงานร่วมกันจะประกอบด้วย การวางแผนกำหนดเป้าหมาย ทำแผนปฏิบัติการ ดำเนินการตามที่กำหนด โดยสมาชิกทุกคนต้องมีจิตสำนึกด้านความรับผิดชอบที่จะแสวงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงการปฏิบัติงานของตน ร่วมกันแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น สร้างพลัง และการช่วยเหลือกัน (ฟิลิฐ เทพไกรวัล, 2554: 23)

เมื่อสรุปมุมมองนักวิชาการ และ นักวิจัยของไทย จะเห็นชัดว่าไม่มีความแตกต่างไปจากแนวคิดของนักวิชาการ และ นักวิจัยต่างประเทศ ซึ่งอาจทำความเข้าใจได้ว่าพัฒนาการแนวคิดของต่างประเทศในเรื่อง “ความร่วมมือ” เป็นไปในทางเดียวกับของไทย อีกทั้งจากการสืบค้นงานวิชาการของไทย มักมีการเข้าใจความหมายคำว่าความร่วมมือที่สับสนกันระหว่างการประสานงานกับการร่วมปฏิบัติการ ผู้วิจัยจะต้องทำความเข้าใจที่ตรงกันในเรื่อง “ความร่วมมือ” จึงได้อธิบายความหมาย หรือนิยามของคำศัพท์อื่น ๆ ที่มีความหมายใกล้เคียงกันได้แก่ คำว่า “การประสานงาน” (Coordination) และ “การร่วมปฏิบัติการ” (Cooperation) ไว้ดังนี้

“การประสานงาน” (Coordination) หมายถึง การดำเนินงานเพื่อรวบรวมและประสานให้ส่วน หรือ ปัจจัยต่าง ๆ ของกระบวนการทำงานมีความเกี่ยวเนื่องระหว่างกัน หรือ ให้เข้ากันอย่างมีประสิทธิภาพ (สร้อยตระกูล อรรถมานะ, 2540)

“การร่วมปฏิบัติการ” (Cooperation) หมายถึง การดำเนินงานร่วมกับบุคคลต่าง ๆ เพื่อค้นหาความช่วยเหลือต่อการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น แม้ว่าอาจมีความคิดเห็นขัดแย้งต่อกันในขณะนั้น ซึ่งสามารถเป็นการดำเนินงานร่วมกันภายใน หรือ ภายนอกที่เป็นทางการ (Agranoff and McGuire, 2003: 4) ซึ่งแตกต่างจากความหมายของคำว่า “ความร่วมมือ” (Collaboration) ที่มีความลึกและความซับซ้อนในปฏิสัมพันธ์เชิงการบูรณาการ หรือ สร้างข้อตกลงร่วมกันมากกว่า แต่ขณะเดียวกัน “การประสานงาน” และ “การร่วมปฏิบัติการ” อาจเกิดขึ้นพร้อมกันได้ ที่เป็นส่วนหนึ่งของช่วงระยะเริ่มต้นในกระบวนการสร้างความร่วมมือ (Collaboration) กล่าวอีกนัยหนึ่ง “ความร่วมมือ” จะเป็นกระบวนการบูรณาการที่มีช่วงระยะเวลายาวนานกว่า (Thomson and Perry, 2006: 23)

อย่างไรก็ตามความหมาย หรือ นิยามของคำว่า “ความร่วมมือ” ที่สะท้อนผ่านแนวคิดของนักวิชาการ และ นักวิจัยทั้งไทยและต่างประเทศ ชี้ให้เห็นถึงความเชื่อมโยงไปสู่ “กระบวนการของความร่วมมือ” ที่ถือว่าเป็นช่วงเวลาให้ผู้ปฏิบัติงานได้เข้ามามีบทบาทในการสร้างความร่วมมือต่อกันภายใต้บริบทที่ต้องสร้างการเรียนรู้ร่วมกัน และหาข้อตกลงร่วมกัน (Reacting Agreement) มากกว่า

เป็นเพียงการดำเนินการตัดสินใจ (Make-Decision) เท่านั้น ซึ่งการพยายามหาข้อตกลงร่วมกัน จำเป็นต้องมีการสร้างความสมานฉันท์ให้เกิดขึ้น (Consensus-Based) อีกทั้งบทบาทของผู้ปฏิบัติงาน หรือ องค์กรแต่ละองค์กรจะต้องมีลักษณะเป็นพันธมิตร (Partners) ไม่ใช่เป็นในลักษณะของผู้บังคับบัญชา (Superior) และผู้ใต้บังคับบัญชา (Subordinate) (Agranoff, 2006: 26) ทั้งนี้ Robert Agranoff และ Michael McGuire มีการกล่าวถึงมุมมองของ “กระบวนการความร่วมมือ” (Collaborative Process) ทำให้ผู้วิจัยเล็งเห็นไปในด้านที่เน้นในการวิจัย ทำความเข้าใจในเรื่อง “กระบวนการความร่วมมือ” เพื่อที่จะเข้าใจเรื่องความร่วมมือระหว่างองค์กรภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชน และนำมาเป็นกรอบการวิเคราะห์ในการวิจัยได้อย่างมีแบบแผน ซึ่ง “กระบวนการความร่วมมือ” อาจเกิดขึ้นได้หลากหลายแนวทาง ได้แก่

1) การกระตุ้นส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือ (Activation) โดยจำเป็นต้องมีการสรรหาบุคคลที่เหมาะสม และทรัพยากรที่จำเป็นต่อการบรรลุเป้าหมายของการดำเนินงาน

2) การวางกรอบความร่วมมือ (Framing) เป็นการสร้างกรอบความร่วมมือในการดำเนินงานร่วมกัน จุดมุ่งหมายในภาพรวมของการสร้างความร่วมมือ

3) การระดมความร่วมมือ (Mobilization) เป็นการดำเนินงานให้บรรลุถึงข้อตกลงและเกิดการปฏิบัติงานร่วมกัน รวมทั้งการได้รับการสนับสนุนจากคนภายนอกและภายในเครือข่ายความร่วมมือด้วย

4) การสนธิความร่วมมือ (Synthesizing) เป็นการสร้างสภาพแวดล้อมและเงื่อนไขที่มีจุดมุ่งหมาย เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเอื้ออำนวย เพื่อให้เกิดการสร้างสัมพันธ์ภาพที่สร้างความไว้วางใจ และส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน

5) การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน หรือ องค์กรพัฒนาเอกชน (Public-Private Partnership: PPP) เป็นแนวคิดของนักวิชาการจากประเทศสหรัฐอเมริกาอย่าง Lester M. Salamon ที่เสนอไว้ในทฤษฎีรัฐบาลฝ่ายที่สาม (Third-Party Government Theory) ซึ่งเป็นกระบวนการความร่วมมือในแนวทางที่แตกต่างจากแนวทางในข้างต้น กล่าวคือ การดำเนินกิจการภาคสาธารณะไม่สามารถที่จะมอบหมายให้เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของภาครัฐ หรือ ภาคเอกชน หรือ องค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) เพียงฝ่ายเดียว แต่ควรมีความร่วมมือที่มุ่งสร้างปฏิสัมพันธ์ระหว่างองค์กรต่อกันในบทบาทของบุคคลที่สาม โดยการแบ่งบทบาทที่พร้อมซึ่งหน้าที่ความรับผิดชอบจะค้ำประกันพื้นฐานความเข้าใจที่มีระหว่างกันว่าองค์กรภาครัฐมีศักยภาพในด้านใด และมีประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนมากน้อยเพียงใด ในขณะที่เดียวกันด้านที่องค์กรภาครัฐขาดศักยภาพก็จะมอบหมายให้ภาคเอกชน หรือ องค์กรพัฒนาเอกชนที่มีศักยภาพในด้านนั้นเข้ามามีบทบาทและหน้าที่ความรับผิดชอบแทน โดยภาครัฐจะทำหน้าที่เป็นผู้มอบงบประมาณ และทรัพยากรสำคัญ เพื่อให้การ

ดำเนินงานโครงการใดก็ตามที่มีการมอบหมายนั้นเกิดประสิทธิภาพและสามารถตอบสนองต่อความต้องการของสังคมได้ (Salamon, 2002)

สำหรับการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงได้ศึกษาวิจัยในความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในแคมเปญถึงเวลาเพื่อว่ามีกระบวนการความร่วมมืออย่างไร ซึ่งการเข้าใจกระบวนการความร่วมมือจึงส่งผลให้เป็นจุดเริ่มต้นที่ช่วยให้การศึกษาวิจัยในประเด็นรูปแบบความร่วมมือมีความชัดเจนได้มากยิ่งขึ้น

3.1.2 โครงสร้างความร่วมมือ (Collaborative Structures)

เช่นที่ได้ระบุไปแล้วข้างต้น ถึงความหมาย และ นิยามของคำว่า “ความร่วมมือ” จะเห็นได้ชัดว่าย่อหมายถึง การมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างสององค์กรขึ้นไปในการดำเนินงานที่มีเป้าหมายร่วมกัน ซึ่งผู้วิจัยจึงต้องศึกษาให้เข้าใจถึงโครงสร้างความร่วมมือที่เป็นจุดเริ่มต้นของการดำเนินงานโครงการฯ ว่า องค์กรที่มีความแตกต่างกัน ไม่ว่าจะเป็นขนาดขององค์กร กฎระเบียบขององค์กร โครงสร้างภายในขององค์กร รวมถึงงบประมาณและแนวการดำเนินงานขององค์กร เมื่อเกิดการร่วมมือขึ้นจะมีรูปแบบ หรือ ลักษณะโครงสร้างความร่วมมืออย่างไร ซึ่งโครงสร้างความร่วมมือจะมีรูปแบบแตกต่างกันขึ้นอยู่กับบริบทต่าง ๆ รวมถึงความมั่นคง หรือ เสถียรภาพของระบบ และระดับของการแบ่งปันทรัพยากรกับความมุ่งหมายเชิงยุทธศาสตร์ (Bryson, Crosby and Stone, 2006: 49) ซึ่งความร่วมมือภาคสาธารณะสามารถเกิดขึ้นได้ทั้งบริบทในแนวตั้ง (Vertical Context) เช่นความร่วมมือในแต่ละระดับของภาครัฐ ที่เป็นไปตามโครงสร้างของหน่วยงานราชการ และบริบทในแนวนอน (Horizontal Context) ที่เป็นความร่วมมือของภาคเอกชนและภาคสาธารณะ ที่เป็นไปตามโครงสร้างของหน่วยงานเอกชนที่มีลักษณะไม่ซับซ้อนของระดับชั้นผู้ปฏิบัติการ ซึ่งการบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะจำเป็นต้องดำเนินการข้ามขอบเขตรัฐบาล ขอบเขตของภาคส่วนและองค์กร ที่เป็นการยากสำหรับการจะแบ่งแยกเส้นแบ่งขอบเขตการดำเนินงานที่ชัดเจนระหว่างความร่วมมือภายในสภาพแวดล้อมเดียวกัน ในบางกรณี การบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะได้จัดรูปแบบ และจัดวางตำแหน่งโครงสร้างการดำเนินงานที่มั่นคงสำหรับในระยะยาว เป็นลักษณะเครือข่ายที่มีกฎหมายรองรับชัดเจน หรือ บางกรณีจัดรูปแบบโครงสร้างความร่วมมืออย่างเป็นทางการภายในพื้นที่เชิงนโยบายด้านเฉพาะด้าน และบางกรณีเป็นโครงสร้างความร่วมมือแบบการประสานงานในระยะสั้นและไม่เป็นทางการ (McGuire, 2006: 35)

Myrna Mandell และ Toddi Steelman (McGuire, 2006: 35-36) กล่าวถึงรูปแบบของบริบทความร่วมมือภาคสาธารณะระหว่างองค์กรไว้ว่าสามารถแบ่งออกเป็น 4 ลักษณะ ได้แก่

- 1) การประสานงานเป็นช่วง ๆ (Intermittent Coordination) ปรากฏขึ้นเมื่อองค์กรตั้งแต่
- 2 องค์กรขึ้นไปร่วมกันปรับนโยบาย และกระบวนการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ที่ต้องการ

ในรูปแบบนี้ปฏิสัมพันธ์จะมีในระดับต่ำ ความเห็นพ้องต้องกันมีในระยะชั่วคราว และเป็นความร่วมมือที่ไม่ถาวร หรือ มีเป็นระยะ ๆ

2) การจัดตั้งคณะกรรมการชั่วคราว (Temporary Task Force) ได้รับการจัดตั้งเพื่อปฏิบัติงานเฉพาะด้าน หรือ มีเป้าประสงค์ที่มีขอบเขตชัดเจน และจะถูกยกเลิกสถานะต่อเมื่อบรรลุเป้าประสงค์ที่ตั้งไว้เรียบร้อยแล้ว และมีความคล้ายกับรูปแบบการประสานงานเป็นช่วง ๆ ที่การแลกเปลี่ยนทรัพยากรอยู่ในขอบเขตที่จำกัด

3) การประสานงานถาวร หรือ เป็นประจำ (Permanent or Regular Coordination) ปรากฏขึ้น เมื่อองค์กรที่หลากหลายตกลงกันที่จะดำเนินงานที่มีขอบเขต เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ที่กำหนดเป็นการเฉพาะ สมาชิกถูกจัดวางอย่างจำกัดและเคร่งครัด เพื่อให้เป็นลักษณะการประสานงานที่สม่ำเสมอ และการแลกเปลี่ยนทรัพยากรมีมากกว่า 2 รูปแบบที่กล่าวมาข้างต้น

4) การมีโครงสร้างผสมผสานและโครงสร้างเครือข่าย (Coalitions and Network Structures) เป้าประสงค์ของโครงสร้างผสมผสาน (Coalitions) มีขอบเขตที่แคบกว่าและการดำเนินงานทั้งหมดเกิดขึ้นในระดับขององค์กร ขณะที่โครงสร้างเครือข่ายดำเนินงานเหนือกว่าในระดับการทำงานขององค์กร หรือ เป็นการดำเนินงานระดับโครงสร้างที่เชื่อมโยงหน่วยงานและองค์กรต่าง ๆ อย่างหลากหลาย ในโครงสร้างเครือข่ายจะมีการตกลงเห็นพ้องที่เข้มแข็ง มีเป้าหมายในระดับที่ผสมผสานระหว่างองค์กร และแลกเปลี่ยนทรัพยากรในระยะยาว ซึ่งโครงสร้างผสมผสานจะถูกยกเลิกสถานะหลังจากการดำเนินงานเสร็จสิ้น หรือ ปัญหาได้รับการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว ในทางตรงข้ามโครงสร้างเครือข่ายจะดำรงอยู่ในระยะยาว เนื่องจากปัญหาที่ร่วมกันดำเนินการนั้นเป็นปัญหาในระยะยาวที่ต้องอาศัยระยะเวลาค่อนข้างมาก

อย่างไรก็ดีโครงสร้างความร่วมมือของการบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะ มิสามารถบอกได้ว่าโครงสร้างแบบใดจึงจะทำให้บรรลุเป้าประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงต้องคอยพิจารณาตัดสินใจอย่างรอบคอบ เพื่อกำหนดโครงสร้างความร่วมมือให้สอดคล้องกับบริบทที่ปรากฏอยู่ในขณะนั้น (McGuire, 2006: 36) อีกทั้งโครงสร้างความร่วมมือต้องคงความเป็นพลวัตและยืดหยุ่นตามบริบททางสังคม เนื่องจากธรรมชาติของความร่วมมือจะมีลักษณะที่คลุมเครือและซับซ้อน เพราะมีโครงสร้างไม่ชัดเจนและไม่คงตัวถาวร รวมถึงการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่เกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลาทั้งในระดับบุคคล หรือ องค์กร (Bryson et al., 2006: 49)

3.1.3 รูปแบบการบริหารจัดการความร่วมมือ (Models of Collaborative Management)

Robert Agranoff และ Michael McGuire (Agranoff and McGuire, 2003: 43-63) ได้เสนอรูปแบบของการบริหารจัดการความร่วมมือ โดยพิจารณาจาก 2 มิติที่มีปฏิสัมพันธ์ต่อกัน ได้แก่

ระดับกิจกรรมความร่วมมือ (Collaborative Activity) เช่น การสร้างกิจกรรมในสังคมร่วมกัน เป็นต้น และกลยุทธ์ความร่วมมือ (Collaborative Strategy) เช่น การร่วมกำหนดนโยบายสาธารณะให้สังคม เป็นต้น จากความสัมพันธ์และการเชื่อมโยงใน 2 มิตินี้ ทำให้มีรูปแบบการบริหารจัดการความร่วมมือ 6 รูปแบบ ซึ่งแต่ละรูปแบบมีดังต่อไปนี้

1) รูปแบบการบริหารจัดการบนฐานแห่งขอบเขตภาระหน้าที่ (Jurisdiction-Based Management Model) กล่าวคือ การเปิดโอกาสให้องค์กรจากภาคส่วนต่าง ๆ เข้ามาร่วมมือเพื่อสรรสร้างเป้าหมาย และภารกิจของกลุ่มให้ประสบความสำเร็จเป็นรูปธรรม โดยการสร้างความร่วมมือรูปแบบนี้ต้องอาศัยการพึ่งพาซึ่งกันและกัน รวมถึงการแบ่งปันทรัพยากรต่าง ๆ ร่วมกัน อย่างเช่นงบประมาณ ข้อมูล ผู้เชี่ยวชาญของแต่ละองค์กร เป็นต้น

2) รูปแบบการละเว้นความร่วมมือ (Abstinence Model) กล่าวคือ เป็นรูปแบบของความพยายามป้องกันตนเองไม่ให้ถูกผนวกเข้าไปในกระบวนการสร้างความร่วมมือกับองค์กรอื่น ๆ

3) รูปแบบความร่วมมือแนวตั้ง (Top-Down Model) กล่าวคือ เป็นรูปแบบการบริหารจัดการความร่วมมือกับองค์กรที่อยู่ในระดับต่ำกว่า หรือ ระดับล่างลงไปจากการเชื่อมความสัมพันธ์กับองค์กรที่อยู่ในระดับเหนือขึ้นไป หรือ ระดับเดียวกัน โดยรูปแบบดังกล่าวจะเป็นในลักษณะของการเสนอขออนุมัติ หรือ การสนับสนุนทางทรัพยากรอื่น ๆ ที่จำเป็นแก่องค์กรระดับล่าง ประกอบกับการออกแบบระเบียบการบางอย่างขึ้นมาเพื่อควบคุมการปฏิบัติงาน หรือ กระตุ้นให้องค์กรระดับล่างตอบสนองต่อเจตนารมณ์ด้วยเช่นกัน

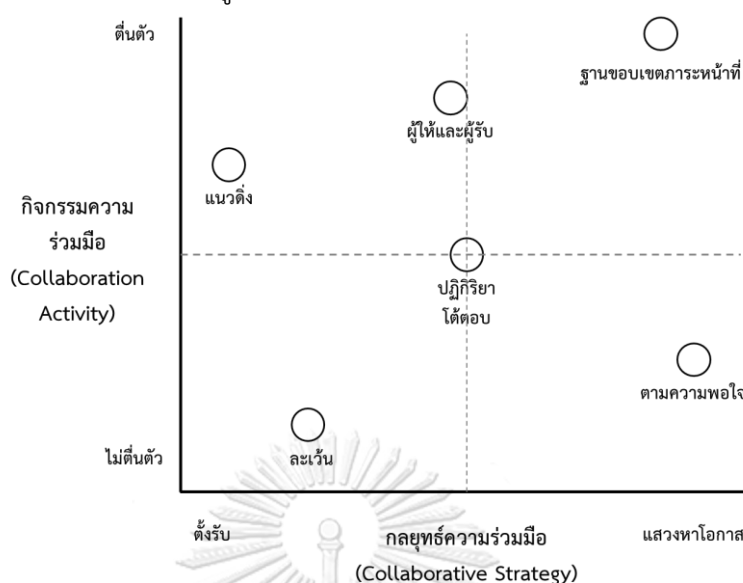
4) รูปแบบความร่วมมือแบบผู้ให้และผู้รับ (Donor-Recipient Model) กล่าวคือ เป็นรูปแบบการบริหารจัดการบนฐานแห่งอำนาจระหว่างองค์กรที่รับบทบาทเป็นผู้ให้เงินสนับสนุน (Granter) กับองค์กรที่รับบทบาทเป็นผู้รับเงินสนับสนุน (Grantee) โดยทั้ง 2 องค์กรจะดำเนินงานแบบถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน และมีการควบคุมกันเอง (Two-Party Control)

5) รูปแบบความร่วมมือแบบปฏิกิริยาโต้กลับ (Reactive Model) กล่าวคือ เป็นการสร้างความร่วมมือแบบชั่วคราว หรือ ครั้งคราว

6) รูปแบบความร่วมมือตามความพอใจ (Contented Model) กล่าวคือ เป็นการสร้างความร่วมมือแบบฉกฉวยโอกาส หรือ เป็นการพยายามเก็บเกี่ยวโอกาสที่ดีให้แก่ตนเอง (Opportunistic)

ทั้งนี้รูปแบบการบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะ 6 รูปแบบ สามารถพิจารณาความสัมพันธ์ และความเชื่อมโยงตามมิติด้านกิจกรรมและกลยุทธ์ในความร่วมมือ ดังภาพที่ 5

ภาพที่ 5 รูปแบบการบริหารจัดการความร่วมมือ



ที่มา: ดัดแปลงจาก Agranoff และ McGuire. Collaborative Public Management: New Strategies for Local Governments, 2003: 45

จากภาพที่ 5 รูปแบบการบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะบนฐานที่เป็นขอบเขตภาระหน้าที่ (Jurisdiction-Based Management Model) เป็นรูปแบบที่มีความตื่นตัวของกิจกรรมความร่วมมือในระดับสูง และดำเนินกลยุทธ์ความร่วมมือโดยมุ่งแสวงหาโอกาสในความร่วมมือที่สูงเช่นเดียวกัน ตรงข้ามกับรูปแบบการละเว้นความร่วมมือ (Abstention Model) ที่มีกิจกรรมความร่วมมือในระดับต่ำ และเป็นฝ่ายตั้งรับในการให้ความร่วมมือ ส่วนรูปแบบความร่วมมือแนวตั้ง (Top-Down Model) และความร่วมมือแบบผู้ให้และผู้รับ (Donor-Recipient Model) จะมีความตื่นตัวในการดำเนินกิจกรรมความร่วมมือในระดับปานกลางถึงระดับสูง แต่ความร่วมมือรูปแบบแนวตั้งจะเป็นความสัมพันธ์แบบตั้งรับมากกว่าความร่วมมือแบบผู้ให้และผู้รับ ที่มีการแสวงหาโอกาสในความร่วมมือกันมากกว่าด้านความร่วมมือแบบปฏิริยาโต้ตอบ (Reactive Model) ทั้งระดับความร่วมมือ และกลยุทธ์ในการแสวงหาความร่วมมือจะอยู่ในระดับปานกลาง และความร่วมมือแบบตามความพอใจ (Contented Model) จะเป็นรูปแบบที่มีกิจกรรมในความร่วมมือระดับต่ำ หรือ ไม่ตื่นตัวในการเข้าร่วมกิจกรรมความร่วมมือ แต่จะพยายามแสวงหาโอกาสที่ดีในความร่วมมือกับองค์กรอื่นเป็นอย่างมาก (พรภณ พงษ์เพชร, 2553: 37-41)

3.1.4 ผลลัพธ์และอุปสรรคในความร่วมมือ (Collaborative Outcomes and Obstacles)

John M. Bryson, Barbara C. Crosby และ Melissa Middleton Stone (Bryson et al., 2006: 50-51) ระบุถึงผลลัพธ์จากความร่วมมือระหว่างองค์การไว้ ซึ่งแบ่งผลลัพธ์ออกเป็น 3 ประการ ได้แก่

1) คุณค่าสาธารณะ (Public Value) สิ่งสำคัญของการสร้างและรักษาความร่วมมือระหว่างองค์การ คือ ผลผลิตของ “คุณค่าสาธารณะ” ที่ไม่สามารถสร้างได้โดยองค์การใดองค์การหนึ่ง ซึ่งคุณค่าสาธารณะที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างองค์การที่ใช้จุดแข็งของคุณลักษณะในแต่ละองค์การ หรือ ภาคส่วน รวมถึงการลดจุดด้อยของแต่ละภาคส่วน หรือ องค์การเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและสามารถตอบสนองต่อความต้องการของมนุษย์ที่มีอยู่อย่างหลากหลายได้ โดยเฉพาะคุณค่าในการสร้างระบอบของการได้รับประโยชน์จากทุกฝ่าย (Regime of Mutual Gain) ที่สามารถก่อให้เกิดประโยชน์สาธารณะได้อย่างยาวนานในวงกว้าง ภายใต้งบประมาณต้นทุนที่สมเหตุสมผล และสามารถเข้าถึงผลประโยชน์ของประชาชน

2) ผลลำดับที่หนึ่ง สอง และสาม (First-, Second-, and Third-Order Effects) ความพยายามในการวางแผนความร่วมมือที่มุ่งมั่นให้เกิดผลในด้านบวกลำดับที่หนึ่ง สอง และสาม โดยผลลำดับที่หนึ่ง คือ ผลสัมฤทธิ์โดยตรงที่เกิดขึ้นอย่างทันทีหลังจากการที่กระบวนการความร่วมมือเริ่มต้นขึ้น เช่น การสร้างต้นทุนทางสังคม ทางปัญญา และทางการเมือง ข้อตกลงที่มีคุณภาพ และยุทธศาสตร์ใหม่ ๆ ต่อมาผลลำดับที่สอง คือ ผลที่เกิดขึ้นเมื่อความร่วมมือกำลังดำเนินไปได้ด้วยดี รวมถึงผลที่ปรากฏขึ้นนอกเหนือขอบเขตที่เป็นทางการในความร่วมมือ เช่น เกิดองค์การที่เป็นหุ้นส่วนในความร่วมมือรายใหม่ การประสาน และร่วมดำเนินการ การเรียนรู้ที่นอกเหนือไปจากความร่วมมือ การปฏิบัติตามข้อตกลง การแลกเปลี่ยนบทเรียน และมุมมอง ส่วนผลลำดับที่สาม เป็นผลจากการดำเนินการที่ปรากฏขึ้นเมื่อเวลาผ่านไปในระยะหนึ่ง ผลที่ปรากฏขึ้น เช่น เกิดความร่วมมือใหม่ ๆ เกิดวิวัฒนาการร่วมมือกันมากขึ้น ลดความขัดแย้งระหว่างหุ้นส่วนลง การปรับตัวของบริการและทรัพยากร เกิดองค์การ หรือ สถาบันใหม่ และเกิดเป็นบรรทัดฐานในการเข้าถึงปัญหาของสาธารณะ ซึ่งอาจสรุปได้ว่า ผลลัพธ์ของการร่วมมือ (Collaborative Outcomes) คือ การบรรลุเป้าหมาย การสร้างความหมายร่วมกัน การสร้าง หรือ เพิ่มต้นทุนทางสังคม การเพิ่มขึ้นของปฏิสัมพันธ์ และการปรับเปลี่ยนการกระจายอำนาจ

3) ผลตอบกลับและการประเมินซ้ำ (Resilience and Reassessment) องค์การที่มีสถานะเป็นหุ้นส่วนในความร่วมมือมีความต้องการในการจัดกลุ่มหรือจัดกรอบการดำเนินงานใหม่ ภายหลังจากประสบความล้มเหลวที่ปรากฏขึ้น ซึ่งเป็นที่แน่ชัดว่าความล้มเหลวต่อการบรรลุผลลัพธ์ที่ต้องการมีผลทางตรงในเชิงลดทอนการสนับสนุนในความร่วมมือ และภายหลังจากระบอบการได้ประโยชน์ใน

ทุกฝ่ายได้รับการปฏิบัติอย่างสมบูรณ ผู้นำในความร่วมมือจำเป็นต้องประเมินว่าในความร่วมมือควรดำเนินการต่อไป หรือ ปรับเปลี่ยน หรือ ยกเลิกสถานะความร่วมมือ

อย่างไรก็ตามเมื่อความร่วมมือปรากฏขึ้นจากความมุ่งมั่นขององค์กรที่จะประสบผลสำเร็จในผลลัพธ์ที่ตั้งเป้าหมายไว้ ย่อมต้องเผชิญกับความท้าทายจากปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างทางของการสร้างความร่วมมือ ซึ่ง Russ Linden (Linden, 2003: 11) แบ่งลักษณะปัญหาและอุปสรรคของความร่วมมือไว้เป็น 4 ระดับ ตามเหตุของปัญหาอุปสรรคที่เรียงระดับจากปัจเจกบุคคลไปจนถึงระดับระบบ ดังต่อไปนี้

1) อุปสรรคระดับปัจเจกบุคคล (Individual Hurdles) ได้แก่

1.1) การที่ปัจเจกบุคคลต้องการอำนาจตัดสินใจที่เพิ่มขึ้นเกินขอบเขตหน้าที่รับผิดชอบ

1.2) การที่ปัจเจกบุคคลเกิดความกลัวที่จะสูญเสียการควบคุม รวมถึงการสูญเสียความเป็นอิสระ คุณภาพ อัตลักษณ์ และทรัพยากร

1.3) การที่ปัจเจกบุคคลขาดความไว้วางใจในระหว่างองค์การ

1.4) การที่ปัจเจกบุคคลมีกำแพง หรือ กรอบทางความคิด เพราะความเป็นตัวตนของแต่ละองค์การมีความแตกต่างกัน

2) อุปสรรคระดับองค์การ (Organizational Hurdles) ได้แก่

2.1) ปัญหาด้านต้นทุนขององค์การจะเป็นอุปสรรคอย่างเห็นได้ชัด แต่ผลประโยชน์ที่องค์การจะได้รับกลับมาไม่มีความชัดเจน และมีความล่าช้า

2.2) แต่ละองค์การมีเป้าหมายที่แตกต่างกัน

2.3) แต่ละองค์การให้ความร่วมมือในระดับน้อย เนื่องจากมีความเชื่อถือที่ต่างกันระหว่างองค์การที่มาร่วมสร้างความร่วมมือกัน

2.4) แต่ละองค์การยึดมั่นระบบทรัพยากรมนุษย์ในขอบเขตองค์การตนเอง ทั้งการจ้างงาน การฝึกอบรม การประเมินวัดผล และการเลื่อนขั้น

2.5) แต่ละองค์การมีวัฒนธรรมที่แตกต่างกัน

3) อุปสรรคระดับสังคม (Societal Hurdles) ได้แก่

3.1) ผู้คนในสังคมมีความเป็นปัจเจกชนสูง ทำให้มีความยากเพิ่มขึ้นในการสร้างความร่วมมือที่จะให้ทุกคนเห็นพ้องไปในทางเดียวกัน

3.2) วัฒนธรรมของสังคม เน้นการแข่งขันกันสูง จึงทำให้ความคิดและทัศนคติเน้นการเป็นผู้ชนะ หรือ สูญเสียเป็นอย่างมาก

4) อุปสรรคระดับระบบ (Systemic Hurdles) ได้แก่

4.1) ระบบการปกครองที่แบ่งภาคส่วนแบบการกระจายอำนาจ โดยการแยกฝ่ายบริหารออกจากฝ่ายปฏิบัติการ การแยกด้านนโยบายออกจากการบริหาร

4.2) ระบบการกระจายงานที่มีความทับซ้อนระหว่างองค์การในภาคส่วนเดียวกัน หรือ ต่างภาคส่วน

จากข้างต้นที่กล่าวมาทั้งหมด เป็นที่น่าสนใจว่าการทบทวนวรรณกรรมในแนวคิดดังกล่าว ฉายภาพให้เห็นค่านิยมและข้อมูลที่อธิบายถึงลักษณะองค์ประกอบต่าง ๆ ทั้งโครงสร้าง รูปแบบ ผลลัพธ์ และอุปสรรคของคำหัวเรื่องคำแรกในการวิจัยครั้งนี้ อย่างคำว่า “ความร่วมมือ” ได้อย่างถ่องแท้ ซึ่งหลังจากเก็บรวบรวมข้อมูลในพื้นที่การวิจัย ผู้วิจัยจะนำเสนอข้อมูลภาคสนามเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในโครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นการตอบวัตถุประสงค์และคำถามในการวิจัยที่ผู้วิจัยตั้งคำถามไว้ว่าแคมเปญถึงเวลาเพื่อเกิดขึ้นจากความร่วมมือดังกล่าวในรูปแบบใด ซึ่งในส่วนต่อไปการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับทฤษฎีระบบ (System Theory) จะสามารถเป็นกรอบการวิเคราะห์ที่ให้เกิดความเข้าใจในประเด็นเรื่องการจัดการเชิงระบบที่เป็นไปตามวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 3.3 ของงานวิจัยฉบับนี้

3.2 ทฤษฎีระบบ (System Theory)

การทบทวนวรรณกรรมในเรื่องทฤษฎีระบบ จะเริ่มต้นการอธิบายให้เห็นถึงวิวัฒนาการของทฤษฎีก่อน และจะเชื่อมโยงระหว่างการบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะกับการป้องกันการอาชญากรรม ซึ่งคำว่า “อาชญากรรม” ในที่นี้หมายถึง “การคุกคามทางเพศ” โดยผู้วิจัยเลือกทฤษฎีระบบที่เป็นแนวคิดเชิงการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะจากศาสตร์ทางด้านรัฐประศาสนศาสตร์เข้ามาประยุกต์ใช้ในการวิจัยนี้ เนื่องจากวัตถุประสงค์และคำถามการวิจัยต้องการศึกษาเรื่องการจัดการเชิงระบบ ของความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในโครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร ว่ามีกระบวนการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนเป็นอย่างไร

อีกทั้งผู้วิจัยจะอาศัยกรอบความคิดของทฤษฎีระบบในการสร้างมุมมองการวิเคราะห์แบบแยกส่วน และเป็นจุดเชื่อมต่อในเรื่องราวทั้งหมดที่ช่วยให้เกิดมุมมองการสร้างชุดคำถามในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกนั้น สามารถพัฒนาต่อออกไปสู่มุมมองทางด้านอาชญาวิทยาที่เป็นส่วนสำคัญของงานวิจัยในครั้งนี้

3.2.1 วิวัฒนาการของทฤษฎีระบบในสังคมศาสตร์

ทฤษฎีระบบสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มแนวความคิดใหญ่ (เจริญผล สุวรรณโชติ, 2544) กล่าวคือ กลุ่มแนวความคิดแรก มองทฤษฎีระบบด้วยฐานคิดว่าเป็นสิ่งมีชีวิตเปรียบเสมือนเป็นอินทรีย์วัตถุ (System as Organic Entity) นักทฤษฎีที่โดดเด่นและเป็นที่ยอมรับในการนำมาอ้างอิงอย่างแพร่หลาย ได้แก่ David Easton นักรัฐศาสตร์ ถึงกระนั้น นักทฤษฎีที่นำทฤษฎีระบบมาประยุกต์ใช้ในแนวทางสังคมศาสตร์คนแรก คือ Talcott Parsons นักสังคมวิทยา ต่อมานักสังคมศาสตร์และนักรัฐศาสตร์ชื่อ David Easton (1965) ได้รับอิทธิพลทางความคิด ในปี ค.ศ. 1965 เกี่ยวกับทฤษฎีระบบจาก Talcott Parsons (1951) และได้ประยุกต์ใช้ในการนำมามองสังคมว่าเป็นระบบ (Social System) ที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกันระหว่างระบบใหญ่กับระบบย่อยคล้ายกลไกภายในของสิ่งมีชีวิต เช่น ภายในร่างกายมนุษย์จะประกอบไปด้วยอวัยวะต่าง ๆ ที่มีความสัมพันธ์และทำงานส่งต่อ หรือ สนับสนุนซึ่งกันและกัน สอดคล้องกับมุมมองของนักวิชาการ และ นักวิจัยของไทยที่ให้นิยาม หรือ ความหมายของระบบ ดังนี้

จันทรานี สงวนนาม (2545) นิยามคำว่าระบบ หมายถึง ระบบเป็นกลุ่มองค์ประกอบต่าง ๆ ที่มีความสัมพันธ์ระหว่างกันและมีความเกี่ยวข้องกันในลักษณะที่ทำให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพื่อทำกิจกรรมให้สำเร็จตามความต้องการขององค์การ (จันทรานี สงวนนาม, 2545)

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ (2545) ให้ความหมายของระบบ หมายถึง กลุ่มของส่วนที่เกี่ยวข้องซึ่งกัน ต้องการบรรลุจุดมุ่งหมายร่วมกัน (ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ, 2545)

อย่างไรก็ตาม การที่ระบบของสังคมจะรักษาให้อยู่ในสภาวะดุลยภาพจะต้องมีความต้องการ (Needs) ป้อนเข้ามาในระบบอย่างต่อเนื่อง จึงกล่าวได้ว่าระบบของสังคมจึงมีฐานะคล้ายกับสิ่งมีชีวิตที่สามารถปรับตัวให้อยู่รอดได้โดยความต้องการต่าง ๆ ของสังคมต้องได้รับการตอบสนอง แต่ในทางตรงกันข้าม หากความต้องการของสังคมไม่ได้รับการตอบสนองเท่าที่ควรจะส่งผลให้สังคมเกิดสภาวะไร้ดุลยภาพ หรือ กล่าวคือ ระบบเกิดการเสียศูนย์ในตัวเองและทำให้เสื่อมสลายไปในที่สุด โดยองค์ประกอบของทฤษฎีระบบแบ่งออกเป็น 5 ส่วน ได้แก่ สภาพแวดล้อม (Environment) ปัจจัยนำเข้า หรือ สิ่งที่ป้อนเข้าไป (Input) ระบบการเมือง (Political System) ปัจจัยนำออก หรือ ผลผลิต (Output) และข้อมูลย้อนกลับ (Feedback) ซึ่งผู้วิจัยจะขยายความเพิ่มเติมในส่วนที่กล่าวถึงองค์ประกอบของระบบ (System Components) ในการทบทวนวรรณกรรมแนวคิดนี้ต่อไป

ส่วนกลุ่มแนวความคิดที่สอง มองทฤษฎีระบบด้วยฐานคิดในด้านโครงสร้างหน้าที่ นักทฤษฎีที่โดดเด่นได้แก่ Gabriel Almond นักรัฐศาสตร์ (1966) ผู้คิดทฤษฎีโครงสร้างหน้าที่ มีมุมมองที่ไม่แตกต่างอะไรจากทฤษฎีระบบของ David Easton กล่าวคือ มองการทำงานของระบบการเมืองในแง่ความต้องการต้องได้รับปัจจัยนำเข้า และมีการผลิตปัจจัยนำออก แต่ Gabriel Almond กลับให้ความสำคัญในส่วนหน้าที่และภารกิจของระบบการเมืองมากกว่า David Easton โดยชี้ให้เห็นว่า

หน้าที่เป็นตัวกำหนดโครงสร้างในระบบการเมืองหนึ่ง การให้ความสำคัญในหน้าที่มากกว่าโครงสร้าง ทำให้ Gabriel Almond คิดค้นวิธีการศึกษาแบบ The Functional Approach to Comparative Politics สำหรับในวิทยานิพนธ์นี้ ผู้วิจัยจะหยิบยกทฤษฎีระบบของ David Easton มาวิเคราะห์เพื่อสะท้อนการดำเนินงานของระบบความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในโครงการรณรงค์ป้องกันการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อตอบวัตถุประสงค์ และคำถามการวิจัยนี้ในเชิงการจัดการเชิงระบบที่ปรากฏขึ้น

3.2.2 องค์ประกอบของระบบ

ทฤษฎีระบบของ David Easton ระบุถึงองค์ประกอบโดยแบ่งออกเป็น 5 ประการ (จุมพล หนีมพานิช, 2549: 339-341) ได้แก่

1) ปัจจัยนำเข้า หรือ สิ่งที่ป้อนเข้าไป (Input) กล่าวคือ ปัจจัยบางอย่างที่ปรากฏขึ้น และนำเข้าสู่กระบวนการดำเนินงานของระบบ รวมถึงสภาพแวดล้อม หรือ บริบททางสังคมที่เกิดความต้องการขึ้น และแปรสภาพเป็นปัจจัยนำเข้าให้กับระบบ อีกทั้งในส่วนปัจจัยนำเข้ามีการแบ่งแยกลักษณะย่อยเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ประเภทที่เป็นข้อเรียกร้อง หรือ ความต้องการ (Demands) และประเภทข้อสนับสนุนจากสังคม (Supports)

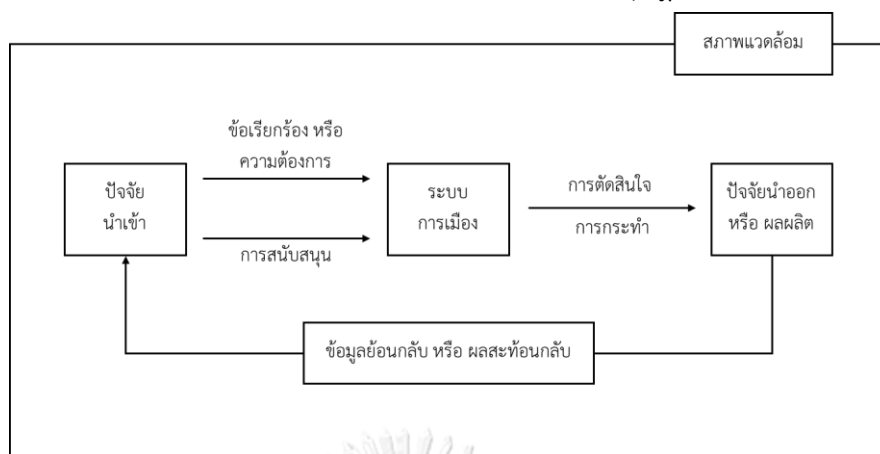
2) ระบบการเมือง (Political System) หมายถึง ระบบความสัมพันธ์ และพฤติกรรมทางการเมืองที่เปรียบเสมือนกล่องดำ (Black Box) รวมถึงสถาบันและโครงสร้างทางการเมืองที่คอยทำหน้าที่ในการจัดสรรสิ่งที่มีคุณค่าให้กับสังคม

3) ปัจจัยนำออก หรือ ผลผลิต (Output) หมายถึง ความสำเร็จในลักษณะต่าง ๆ ที่เป็นผลผลิตจากกระบวนการดำเนินงาน และการตัดสินใจของผู้มีอำนาจภายในระบบการเมือง เช่น นโยบาย แผนยุทธศาสตร์ หรือ กฎหมาย

4) ข้อมูลย้อนกลับ (Feedback) หมายถึง ผลสะท้อนที่เกิดจากผลผลิตของระบบการเมืองที่ไม่เป็นตามข้อเรียกร้อง หรือ ความต้องการที่เป็นปัจจัยนำเข้าเท่าที่ควร จึงเป็นส่วนสำคัญในการทำหน้าที่ป้อนข้อมูล หรือ ข้อเท็จจริงกลับเข้าสู่กระบวนการดำเนินงานของระบบอีกครั้ง

5) สภาพแวดล้อม หรือ บริบททางสังคม (Environment) หมายถึง สภาพการณ์ หรือ สิ่งต่าง ๆ ที่อยู่ภายในและภายนอกองค์การ ซึ่งมีผลต่อระบบขององค์การในกระบวนการดำเนินงานให้เป็นไปอย่างเต็มประสิทธิภาพหรือไม่ ขึ้นอยู่กับการปรับตัวให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม แต่ในขณะเดียวกันองค์การอาจล้มเหลวในการดำเนินงานได้หากไม่ปรับตัวให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม

ภาพที่ 6 ความสัมพันธ์องค์ประกอบของทฤษฎีระบบ



ที่มา: ดัดแปลงจากจุมพล หนิมพานิช. การวิเคราะห์นโยบาย: ขอบข่าย แนวคิด ทฤษฎี และกรณีตัวอย่าง, 2549: 340

อย่างไรก็ตามผู้วิจัยยังคงย้ำถึงเหตุผล ในการหยิบยกทฤษฎีระบบมาทบทวนวรรณกรรม เพื่อนำไปสู่การตอบคำถามการวิจัยเกี่ยวกับประเด็นการจัดการเชิงระบบของความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน ในโครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครนั้น มีกระบวนการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนเป็นอย่างไร ซึ่งจะเป็นการสร้างมุมมองในการวิเคราะห์แบบแยกส่วนของผู้วิจัย อีกทั้งจะประยุกต์ใช้ควบคู่กับมุมมองการวิเคราะห์จากทฤษฎีทางอาชญาวิทยา เพื่อให้ผลการวิจัยครั้งนี้สามารถชี้ถึงข้อมูลเชิงประจักษ์ในบริบทขององค์ความรู้ทางอาชญาวิทยาได้อย่างลึกซึ้งมากที่สุด

4. ทฤษฎีอาชญาวิทยาและจิตวิทยาสังคม (Criminological and Social Psychology Theory)

หากจะพิจารณาถึงประเด็นเกี่ยวกับเหยื่ออาชญากรรม (Crime Victim) จำต้องใช้เลนส์มุมมองจากทฤษฎีทางอาชญาวิทยาที่สามารถอธิบายถึงองค์ประกอบของการตกเป็นเหยื่อ (Crime Victimization) นั้นเป็นอย่างไร ซึ่งเดิมทีงานวิจัยทางด้านอาชญาวิทยาในอดีต มิได้ให้ความสนใจในการศึกษาวิจัยด้านนี้มากนัก เพราะผู้ที่ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมมักได้แก่ กลุ่มบุคคลชายขอบที่สังคมละเลย อย่างไรก็ตามหลังสิ้นสุดสงครามเย็น กระแสความสนใจของสังคมเริ่มเปลี่ยนแปลงไป นักวิชาการต่าง ๆ เริ่มให้ความสนใจและให้ความสำคัญต่อกลุ่มผู้หญิง เด็ก คนยากจน คนพิการ และคนชายขอบกลุ่มต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น ซึ่งส่งผลให้เหยื่ออาชญากรรมได้รับความสนใจ และเริ่มเป็น

ประเด็นใหม่สำหรับการศึกษาวิจัยทางด้านอาชญาวิทยาและกระบวนการยุติธรรม (จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย, 2551: 159-160)

อนึ่ง มุมมองของสังคมที่มีต่อเหยื่ออาชญากรรมอาจมีความแตกต่างกันไป โดยเฉพาะประเด็นการนิยามว่าใครคือ “เหยื่ออาชญากรรม” ซึ่งในประเด็นนี้มีนักวิชาการให้ความหมายที่น่าสนใจ เช่น จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย (2551) ให้ความหมายของเหยื่ออาชญากรรม หมายถึง บุคคลหรือ คณะบุคคลที่ได้รับอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ หรือ ได้รับความเสียหายต่อทรัพย์สิน หรือ ได้รับผลกระทบใด ๆ จากการก่ออาชญากรรม หรือ เสียสิทธิจากการกระทำ หรือ ละเว้นการกระทำอันเป็นความผิดตามกฎหมายอาญา เช่น ถูกลักทรัพย์ ถูกทำร้ายร่างกาย หรือ ถูกข่มขืน เป็นต้น (จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย, 2551: 160)

ซึ่งสอดคล้องกับนิยามของเหยื่ออาชญากรรมที่องค์การสหประชาชาติระบุว่า บุคคลไม่ว่าจะเป็นตนเอง หรือ กลุ่ม หากได้รับทุกข์ทรมานจากการทำร้าย หรือ ถูกกระทำทั้งทางร่างกายและจิตใจ หรือ ก่อให้เกิดสิทธิประการใดประการหนึ่งทั้งที่จะโดยการกระทำ หรือ ละเว้นการกระทำอันเกิดจากการฝ่าฝืนกฎหมายอาญาที่บังคับอยู่ในรัฐสมาชิก รวมถึงกฎหมายที่ห้ามการใช้อำนาจในทางที่มีขอบนอกรวมทั้งคำว่าย่อยถึงสมาชิกครอบครัว หรือ ผู้ที่ต้องพึ่งพาผู้เสียหายโดยตรง และผู้ที่ต้องทนทุกข์ทรมานจากการเข้าช่วย หรือ ผู้เสียหายที่อยู่ในภาวะคับขัน หรือ เข้าป้องกันผู้อื่นไม่ให้ตกเป็นผู้เสียหาย (มุฮัมหมัดรอฟอี มุซอ, 2558: 55-56)

อย่างไรก็ตามการนิยามความหมายที่ได้มีการกล่าวถึงในข้างต้น อีกสิ่งหนึ่งที่ผู้วิจัยต้องกล่าวถึงคือ สาเหตุของเหยื่ออาชญากรรม ที่จะเป็นส่วนช่วยขยายมุมมองให้เข้าใจในประเด็นการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครได้อย่างชัดเจน ซึ่งในด้านนักวิชาการไทยอย่าง สุดสงวน สุธีสร (2543) ให้คำอธิบายเกี่ยวกับสาเหตุของเหยื่ออาชญากรรมที่สามารถแยกได้ 6 สาเหตุ ดังต่อไปนี้ (สุดสงวน สุธีสร, 2543: 19-22)

- 1) พฤติกรรม กล่าวคือ พฤติกรรมในวิถีชีวิตของเหยื่ออาจจะเป็นการยั่วเย้า เชื้อชวน หรือ เป็นต้นเหตุของการกระทำผิด ที่ส่งผลให้ตนเองต้องตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม
- 2) บุคลิกภาพ กล่าวคือ บุคคลที่มีบุคลิกภาพที่อ่อนแอ ขาดความมั่นใจในตนเอง ไม่กล้าแสดงออกถึงความต้องการที่แท้จริงของตนเอง หรือ มักยอมจำนนต่อบุคคลอื่นในทุกสถานการณ์
- 3) ลักษณะทางชีวภาพ กล่าวคือ เด็ก ผู้หญิง และคนชรา กลุ่มบุคคลเหล่านี้มักเป็นกลุ่มเสี่ยงในการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมมากกว่ากลุ่มบุคคลอื่น เช่น ผู้ชาย เป็นต้น เนื่องมาจากบุคคล 3 ประเภทนี้ มีลักษณะทางร่างกายที่อ่อนแอโดยธรรมชาติ
- 4) สถานที่ กล่าวคือ สถานที่ที่ขาดการดูแลและไม่มีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ดี ทำให้สถานที่กลายเป็นจุดเสี่ยงที่นำไปสู่การเปิดโอกาสให้ก่ออาชญากรรมได้ ซึ่งบุคคลใดที่เข้าไปในสถานที่เสี่ยงจะมีโอกาสตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม เช่น สวนสาธารณะ ถนน ซอยเปลี่ยวร้าง เป็นต้น

5) สภาพเศรษฐกิจและสังคม กล่าวคือ ในยุคปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจและสังคม ส่งผลให้สภาพสังคมเกิดความเหลื่อมล้ำ การเข้าถึงถึงทรัพยากรได้อย่างเท่าเทียม สภาพเศรษฐกิจที่ไม่เติบโตเป็นผลให้อัตราการจ้างงานลดลง ผลกระทบต่าง ๆ เหล่านี้อาจจะเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลให้กับบุคคลที่ไม่สามารถปรับตัวได้ ต้องเปลี่ยนพฤติกรรมเป็นผู้กระทำผิด และในขณะเดียวกันจำนวนผู้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมก็จะมีเพิ่มขึ้นด้วย แต่ในทางตรงกันข้าม ถ้าสภาพสังคมมีความเป็นอยู่ที่ดี สภาพเศรษฐกิจสามารถสร้างชีวิตที่ดีให้แก่ประชาชน ปัญหาอาชญากรรมและการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมในสังคมย่อมลดลงตามไปด้วย

6) การดำเนินงานของกระบวนการยุติธรรม กล่าวคือ เมื่อมีอาชญากรรมเกิดขึ้นในสังคม แต่กระบวนการยุติธรรมไม่สามารถดำเนินการลงโทษผู้กระทำผิดตามกฎหมาย หรือ ยับยั้งการป้องกันอาชญากรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะส่งผลให้ผู้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมเกิดความรู้สึกสิ้นศรัทธาต่อกระบวนการยุติธรรม อีกทั้งผู้กระทำผิดก็จะไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย และอาศัยช่องว่างทางกฎหมายรวมถึงจุดอ่อนของกระบวนการยุติธรรมกระทำความผิดซ้ำเพิ่มขึ้น จึงเป็นผลให้เกิดการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

4.1 ทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activities Theory)

จากสาเหตุของการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมที่กล่าวไปข้างต้น เมื่อพิจารณาผู้วิจัยพบว่ามี ความสอดคล้องกับทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activities Theory) ที่สามารถเชื่อมโยงเพื่ออธิบายการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร ว่ามีสาเหตุ หรือ องค์ประกอบในการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมอย่างไร อีกทั้งยังเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ผู้วิจัยกำหนดไว้

จุดเริ่มต้นของทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activities Theory) (พรชัย ชันดี, 2558: 73) มาจากแนวคิดของ 2 นักทฤษฎีที่มีชื่อว่า Lawrence Cohen และ Marcus Felson (1979) ที่ให้ความหมายของคำว่า ปกติวิสัย (Routine Activity) คือ กิจวัตร หรือ การกระทำใดของบุคคลที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง หรือ เป็นประจำทั้งที่รู้ตัว หรือ ไม่รู้ตัว ซึ่งการกระทำเป็นประจำจนเป็นปกติวิสัย อาจจะทำให้อาชญากรรมมองเห็นโอกาส หรือ ช่องโหว่ที่จะก่อเหตุอาชญากรรมได้ นอกจากนี้ Lawrence Cohen และ Marcus Felson ได้กล่าวรวมถึงลักษณะของบุคคลที่ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมได้ง่าย เช่น เด็ก ผู้หญิง หรือ คนชรา ที่เป็นกลุ่มเปราะบางที่มีลักษณะทางกายภาพร่างกายอ่อนแอเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม รวมถึงมีการตั้งสมมติฐานว่าการเกิดอาชญากรรม หรือ การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมย่อมเกิดจากการกระทำที่เป็นกิจวัตรประจำวันของตัวเหยื่อประกอบกับองค์ประกอบต่าง ๆ ที่เหมาะสม โดยมีองค์ประกอบ 3 ประการ (ดังภาพที่ 7) ได้แก่

ประการที่ 1 องค์ประกอบด้านเหยื่อ หรือ เป้าหมายที่เหมาะสม (Suitable Target)

กล่าวคือ เหยื่อ หรือ เป้าหมายที่เหมาะสม โดยเหยื่อ หรือ เป้าหมายนั้นสามารถจำแนกออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ คน สิ่งของ และสถานที่ ซึ่งหากอะไรที่เคยตกเป็นเหยื่อ หรือ เป้าหมายมาก่อนแล้ว ย่อมสามารถกลับไปเป็นเหยื่อ หรือ เป้าหมายซ้ำอีกรอบได้อีก

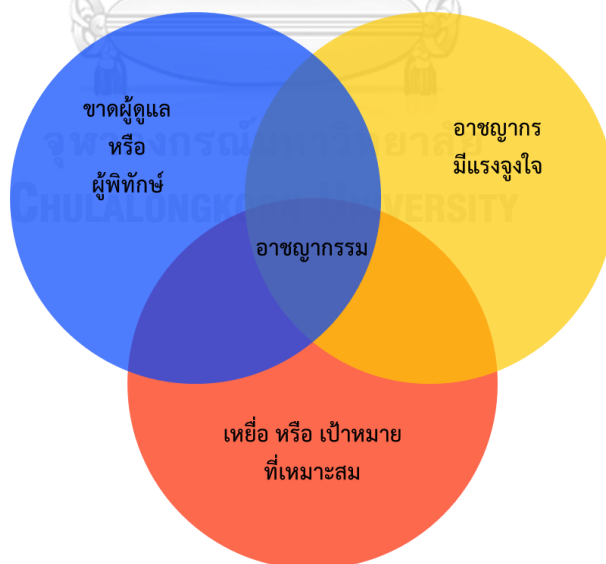
ประการที่ 2 องค์ประกอบด้านความอ่อนแอของผู้ดูแล (Absence of a Capable Guardian)

กล่าวคือ ผู้ดูแลไม่อยู่ หรือ มีอยู่แต่ไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งผู้ดูแลอาจเป็นได้คน หรือ สิ่งของ ที่สามารถยับยั้งให้ไม่เกิดอาชญากรรม ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นคน แต่อาจจะเป็นอุปกรณ์ต่าง ๆ ได้เช่นกัน เช่น ตำรวจลาดตระเวน เพื่อนบ้าน คุณครูฝ่ายแนะแนว หรือ ปกครอง กล้องโทรทัศน์วงจรปิด เป็นต้น

ประการที่ 3 องค์ประกอบด้านบุคคลที่มีแนวโน้ม หรือ แรงจูงใจที่จะกระทำความผิด (Likely and Motivated Offenders)

กล่าวคือ ตัวผู้กระทำความผิดซึ่งคิดว่าเหยื่อ หรือ เป้าหมายมีความเหมาะสม ผู้ดูแลอ่อนแอ และได้ตัดสินใจที่จะกระทำความผิด ซึ่งตัวผู้กระทำความผิดมีเหตุผลหลายประการที่จะกระทำการไปเช่นนั้น เช่น ความยากจน, เด็ก หรือ เยาวชนที่ขาดการดูแลเอาใจใส่ เป็นต้น

ภาพที่ 7 องค์ประกอบ 3 ประการในการเกิดอาชญากรรม



ที่มา: ดัดแปลงจาก Larry J. Siegel and Brandon C. Welsh. *Juvenile Delinquency*, 2016: 64

สำหรับการทบทวนวรรณกรรมในส่วนนี้ ผู้วิจัยได้นำทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activities Theory) มาประยุกต์ใช้ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการประกอบสร้างกรอบการวิเคราะห์ประเด็น

เกี่ยวกับการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร ก็เพื่อจะอธิบายถึงรูปแบบพฤติกรรมของเหยื่อที่หันเหมาปกป้องตนเอง (Self-Defence) โดยไม่หวังพึ่งการคุ้มครองจากผู้ดูแลในพื้นที่นั้น ซึ่งอาจจะเป็นผลมาจากการขาดความเชื่อมั่นในกระบวนการ หรือ การปฏิบัติหน้าที่ของผู้ดูแลที่คิดว่าไม่สามารถปกป้องและแก้ไขเหตุการณ์เช่นนี้ได้ รวมถึงทัศนคติของเหยื่อที่ต้องการลดความเสี่ยงของตนเองที่อาจจะถูกให้ตกเป็นเหยื่ออีกครั้งเมื่อไรก็ได้ที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

นอกจากนี้ประเด็นสำคัญอย่างบริบททางสังคมที่ปรากฏพฤติกรรมการกระจายความรับผิดชอบในสังคม เมื่อพบเจอผู้ตกเป็นเหยื่อกำลังต้องการความช่วยเหลือ แต่ไม่มีใครเข้าไปให้ความช่วยเหลือใด ๆ จึงเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่สร้างผลกระทบทางจิตใจต่อผู้ตกเป็นเหยื่อ และส่งเสริมให้การตกเป็นเหยื่อนั้นยังคงปรากฏอยู่ในสังคมไทย จึงต้องทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับการกระจายความรับผิดชอบในสังคม (Diffusion of Responsibility in Social) เพื่อให้การวิจัยนี้มีมิติของความเข้าใจสภาพปัญหาได้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

4.2 แนวคิดเกี่ยวกับการกระจายความรับผิดชอบในสังคม (Diffusion of Responsibility in Social)

สำหรับสถานการณ์การตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในสังคมไทย ตลอดจนบนระบบขนส่งสาธารณะอื่นด้วย เช่น เรือ แท็กซี่ รถตู้โดยสารสาธารณะ เป็นต้น หากพิจารณาจากสถิติที่ได้กล่าวไปในบทที่ 1 ส่วนของที่มาและความสำคัญ ที่กล่าวไว้ว่า มีสัดส่วนถึง 52% ของผู้ที่พบเห็นเหตุการณ์คุกคามทางเพศ แต่มิได้มีการแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่กระบวนการยุติธรรม จากการสำรวจผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2560 จำนวน 1,654 คน ประกอบด้วย ผู้หญิง ผู้ชาย และเพศอื่น ๆ ซึ่งหากพิจารณาในมุมสะท้อนกลับสามารถตั้งข้อสังเกตได้ว่าทำไมพฤติกรรมทำให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อจึงมีปรากฏอยู่น้อยในสังคมไทย อิทธิพลใดที่ส่งผลให้ผู้พบเหตุการณ์คุกคามทางเพศนั้นเลือกที่จะเมินเฉยไม่ให้ความช่วยเหลือผู้กำลังตกเป็นเหยื่ออยู่ในขณะนั้น ปรากฏการณ์ของพฤติกรรมเช่นนี้จำเป็นต้องใช้เลนส์มุมมองในมิติทางทฤษฎีจิตวิทยาสังคมในการช่วยอธิบายให้เข้าใจถึงบริบทบนรถโดยสารประจำทางในสังคมไทยมากยิ่งขึ้น

อนึ่ง อสิทธิโชค วรรณสันติกุล (2549) ผู้แต่งตำราทางวิชาการชื่อ จิตวิทยาสังคม: ทฤษฎีและการประยุกต์ ได้กล่าวถึงเรื่องจำนวนคนที่อยู่ในเหตุการณ์ ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่สร้างอิทธิพลจากสถานการณ์ แล้วกระตุ้นให้คนส่งเสริมพฤติกรรมทำให้ความช่วยเหลือผู้ที่กำลังตกเป็นเหยื่อ (สิทธิโชค วรรณสันติกุล, 2549: 297) ทั้งนี้หากพิจารณาสิ่งที่กล่าวในข้างต้น จะฉายภาพให้เห็นว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์ใดก็ตามที่ไม่คาดคิดปรากฏขึ้น ประกอบกับมีคนพบเห็นเหตุการณ์นั้นเป็นจำนวนมาก

ย่อมมีความเป็นไปได้ว่าผู้ที่กำลังตกเป็นเหยื่อจะได้รับการช่วยเหลืออย่างรวดเร็ว แต่ความเป็นจริงแล้ว การที่เกิดเหตุการณ์เช่นนี้และมีคนจำนวนมากที่พบเห็นนั้น ก็มีความเป็นไปได้เหมือนกันว่าอาจจะไม่มีใครเข้าไปให้ความช่วยเหลือผู้ที่กำลังตกเป็นเหยื่อ เฉกเช่นในกรณีคดีฆาตกรรมของ คิตตี้ จินโนวิส (Kitty Genovese) หญิงสาวชาวสหรัฐอเมริกาที่ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมที่ถูกฆ่าตายอย่างทารุณโหดร้ายโดยฆาตกรที่กระหน่ำแทงเธอ เป็นเวลากว่า 30 นาที ที่เธอต้องทนทุกข์ทรมานและตะโกนร้องขอความช่วยเหลืออย่างไร้ความหวัง จนเธอจึงถึงแก่ความตาย ซึ่งในเหตุการณ์ครั้งนั้นมีคนจำนวน 38 คน ที่อยู่ในเหตุการณ์และได้ยินเสียงการร้องขอความช่วยเหลือของเธอ แต่ไม่มีใครแม้แต่คนเดียวที่จะเข้ามาให้ความช่วยเหลือ หรือ โทรศัพท์แจ้งตำรวจ (จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย, 2553: 43)

ทั้งนี้ในงานวิจัยของ John M. Darley และ Bibb Latané (1968) ที่ศึกษาเรื่อง Bystander Intervention in Emergencies: Diffusion of Responsibility ได้เรียกปรากฏการณ์นี้ว่า ผลกระทบจากคนมอง (Bystander Effect) กล่าวคือ เมื่อมีเหตุการณ์ไม่คาดคิดปรากฏขึ้นต่อหน้า ในกรณีที่มีคนพบเห็นมากเพียงใด ผู้ที่กำลังตกเป็นเหยื่อก็จะได้รับความช่วยเหลือที่ช้า หรือ แทบจะไม่มี การช่วยเหลือ ซึ่งแตกต่างจากกรณีที่มีคนพบเห็นน้อยแต่การให้ความช่วยเหลือนั้นรวดเร็ว โดยสาเหตุที่เป็นดังนี้สามารถอธิบายได้ 2 ประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ 1 การที่คนเราสังเกตเห็นความผิดปกติที่เกิดขึ้นกับผู้ที่ต้องการขอความช่วยเหลือ เราจะมองไปยังคนอื่นในกลุ่มด้วย ซึ่งถ้าคนอื่นไม่สนใจ ทำหน้านิ่งเฉย เราก็จะต้องรู้สึกว่าจะอาจจะเป็น เหตุการณ์ปกติก็ได้ในเมื่อไม่มีใครแสดงออกถึงการรับรู้ ปรากฏการณ์นี้เรียกว่า การเมินเฉยร่วมกัน (Pluralistic Ignorance) เมื่อเกิดขึ้นแล้วทำให้การตัดสินใจเข้าไปช่วยเหลือจึงช้าลงไป

ประเด็นที่ 2 คนเราอาจจะเกิดความรู้สึกกระจายความรับผิดชอบ (Diffusion of Responsibility) เมื่ออยู่ในกลุ่ม กล่าวคือ เมื่อคนเราอยู่คนเดียวแล้วมีเหตุการณ์ไม่ปกติเกิดขึ้นกับคนอื่นต่อหน้าเรา เราย่อมจะต้องรับผิดชอบที่จะเข้าไปช่วยเหลือคนผู้นั้น แต่ถ้าหากมีหลายคนอยู่ในพื้นที่นี้เราอาจจะคิดว่าไม่ใช่ความรับผิดชอบของเราคนเดียว เพราะอาจจะจะมีคนอื่นเข้าไปช่วยเหลือแทนก็ได้

อย่างไรก็ตามในเหตุการณ์ที่เป็นเรื่องไม่ปกติ ซึ่งเกิดขึ้นต่อหน้าต่อตา โดยเฉพาะถ้าเป็น เหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น เหตุการณ์คุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงรถโดยสารประจำทาง ซึ่งการที่คนเราจะให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อในเหตุการณ์นี้หรือไม่ สามารถสรุปเป็นขั้นตอน ในการคิดตัดสินใจได้ดังนี้

- 1) ต้องมีเหตุการณ์ไม่ปกติเกิดขึ้น
- 2) สังเกตเห็นความไม่ปกติในเหตุการณ์นั้นได้

3) การแปลความหมายว่าเหตุการณ์นั้นเป็นเหตุฉุกเฉิน ไม่ปกติที่ต้องช่วย แต่ขณะเดียวกัน ถ้าแปลความหมายว่าเป็นเรื่องปกติ ไม่เห็นมีใครสนใจ ก็จะตัดสินใจไม่ช่วย เป็นอาการที่เรียกว่า การเมินเฉยร่วมกัน (Pluralistic Ignorance)

4) การเข้ารับผิดชอบในเหตุการณ์ ถ้าไม่เข้ารับผิดชอบเพราะคิดว่าอาจจะมีคนอื่นเข้าไปช่วยเหลืออยู่แล้ว การโยนความรับผิดชอบไปยังคนอื่น ๆ นี้เรียกว่า กระจายความรับผิดชอบ (Diffusion of Responsibility) ซึ่งการช่วยเหลือก็จะไม่เกิดขึ้น

5) การประเมินศักยภาพในการให้ความช่วยเหลือ และตนเองมีความรู้ความสามารถที่จะเข้าไปช่วยเหลือหรือไม่ อย่างไร

6) การคำนวณผลได้ผลเสียจากการเข้าไปช่วยเหลือ ในขั้นนี้คนเราต้องคำนึงเรื่องของผลที่จะได้รับจากการเข้าไปช่วย ไม่ว่าจะเป็นด้านกฎหมาย ความเสียหาย ผลตอบแทนที่มายังตนเอง ฯลฯ เปรียบเทียบกับการลงทุนเข้าไปช่วย

7) การลงมือทำให้การช่วยเหลือ (สิทธิโชค วรานุสันติกุล, 2549: 298-299)

ดังนั้น การทบทวนวรรณกรรมแนวคิดเกี่ยวกับการกระจายความรับผิดชอบในสังคม (Diffusion of Responsibility in Social) จึงเป็นการต่อยอดเพื่ออธิบายถึงปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าเหตุใดการให้ความช่วยเหลือผู้ที่ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถฯ รวมถึงการแจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่ในองค์การภาครัฐได้ทราบ จึงมีสัดส่วนที่น้อยอยู่ในสังคมไทย ซึ่งส่งผลให้ผู้ตกเป็นเหยื่อจะต้องปกป้องตนเอง (Self-Defence) โดยไม่สามารถคาดหวังต่อการขอความช่วยเหลือจากสังคมในเมื่อบรรทัดฐานทางสังคมและทัศนคติของผู้คนนั้นแปรเปลี่ยนได้ตลอดเวลา นอกจากนี้การสร้างสภาพแวดล้อมของพื้นที่บนรถโดยสารประจำทางก็เป็นอีกหนทางหนึ่งที่จะปกป้องการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถฯ ได้ จึงต้องทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับการป้องกันการคุกคามทางเพศผ่านมุมมองของทฤษฎีอาชญาวิทยาที่เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม (Crime Prevention) เพื่อให้เข้าใจมาตรการป้องกันการคุกคามทางเพศบนรถฯ ของแคมเปญถึงเวลาเผือก ว่าสามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาได้อย่างเหมาะสมกับบริบททางสังคมไทยอย่างไร

5. ทฤษฎีอาชญาวิทยาเกี่ยวกับการป้องกันการคุกคามทางเพศ (Sexual Harassment Prevention)

การทบทวนวรรณกรรมในส่วนของทฤษฎีอาชญาวิทยาเกี่ยวกับการป้องกันการคุกคามทางเพศ (Sexual Harassment Prevention) จะเป็นการศึกษาทำความเข้าใจมุมมองมิติทางด้าน การป้องกันอาชญากรรม (Crime Prevention) โดยผู้วิจัยได้เลือกทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม แลทฤษฎีป้องกันอาชญากรรมตามสถานการณ์มาศึกษา เนื่องจากแคมเปญถึงเวลาเผือกมีวัตถุประสงค์หลักที่มุ่งเน้นการป้องกันการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งใช้วิธีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้คนที่ใช้บริการในพื้นที่บนระบบขนส่งสาธารณะ และพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้มีความปลอดภัยมากกว่าที่มีอยู่เดิมในปัจจุบัน

เพื่อหวังที่จะสามารถลดช่องโอกาสที่ผู้กระทำผิดจะก่ออาชญากรรมได้ เช่น การติดสติ๊กเกอร์เตือนภัยเกี่ยวกับลักษณะพฤติกรรมการคุกคามทางเพศในหลากหลายรูปแบบที่ปรากฏบนรถโดยสารประจำทาง การจัดทำคู่มือถึงเวลาเผือกที่จะมีเนื้อหาเกี่ยวกับกระบวนการจัดการรับมือกับปัญหาดังกล่าว เป็นต้น ทั้งนี้วิธีการที่นำมาใช้นั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งของมาตรการป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศที่มาจากแคมเปญถึงเวลาเผือก ซึ่งมาตรการเหล่านี้จะสามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างไรนั้น จึงจำเป็นต้องศึกษาหลักการของทั้ง 2 ทฤษฎีนี้ เพื่อนำไปสู่การตอบคำถามการวิจัยและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัยที่กำหนดไว้

5.1 ทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime Control Theory through Environmental Design: CED)

ทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อมของ Jeffery C. Ray (1971) สามารถนำมาอธิบายถึงวิธีการป้องกันปัญหาอาชญากรรมต่าง ๆ ที่ปรากฏบนระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างเป็นรูปแบบ เช่น ปัญหาการคุกคามทางเพศ เป็นต้น ซึ่งจะใช้หลักการของสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมมนุษย์โดยให้ความสำคัญกับการจัดสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการช่วยขัดขวางพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย หรือ ลดช่องโอกาสที่ผู้กระทำผิดจะฉวยโอกาสนั้นกระทำผิดได้ กล่าวคือ ลักษณะองค์ประกอบของสภาพแวดล้อมทางกายภาพบนระบบขนส่งสาธารณะ จำต้องพิจารณาออกแบบและปรับปรุงเพื่อป้องกันอาชญากรรมที่อาจจะเกิดขึ้นได้ โดยองค์การภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรคำนึงถึงจุดแสงสว่าง มุมมองและการมองเห็น การสามารถมองเห็นได้จากบุคคลอื่น การส่งเสริมความรู้สึกเป็นเจ้าของสถานที่ การให้ข่าวสารข้อมูลและการใช้เครื่องหมายสัญลักษณ์ และคุณภาพในการออกแบบพื้นที่ทางกายภาพโดยรวม (ดวงกมล จิตวิวัฒนา, 2543: 108)

นอกจากนี้ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านอาชญาวิทยาของไทย ได้นำทฤษฎีนี้มาประยุกต์ใช้ในบริบทของประเทศไทย ซึ่งเป็นความพยายามที่จะเชื่อมโยงอาชญาวิทยาเข้ากับสาขาพฤติกรรมศาสตร์ทั่วไป จึงมีการกำหนดข้อเสนอบื้องต้นและวิธีการปฏิบัติ ได้แก่

ประการที่ 1 ข้อกำหนดเบื้องต้น (Basic Assumption) ประกอบด้วย

- 1) การมุ่งลดช่องโอกาสสำหรับการประกอบอาชญากรรมในสภาพแวดล้อม แต่ไม่ได้ละเลยความสำคัญของตัวบุคคล ซึ่งมีแนวโน้ม หรือ สำนึกที่จะละเมิดกฎหมาย
- 2) การคำนึงถึงความพอเพียงในการควบคุมอาชญากรรมประเภทประทุษร้ายต่อทรัพย์สินอยู่ในขอบเขตเหมาะสม หรือ ยอมรับได้ การมีคุณค่าในทางปฏิบัติในระดับสูง รวมทั้งส่งเสริมหลักศีลธรรมและมนุษยธรรม
- 3) การมุ่งสนับสนุนการรวมตัวและสัมพันธ์ภาพระหว่างสุจริตชนในสังคมเพื่อให้เกิดแรงต้านทุจริต ซึ่งเป็นชนกลุ่มน้อยภายใต้กรอบของกฎหมาย

4) การบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งคำว่า กฎหมาย หมายถึง กฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อผลประโยชน์ของประชาชนเป็นส่วนรวม

ประการที่ 2 มาตรการ หรือ วิธีการปฏิบัติ (Pragmatic Mean) ประกอบด้วย

1) การกำหนดนโยบายโดยคำนึงถึงประชาชนส่วนรวม และวางผังเมืองให้มีการใช้พื้นที่เป็นสัดส่วนไม่ปะปนกัน เพื่อลดการแก่งแย่งใช้บริการสาธารณะ เพิ่มประสิทธิภาพในการสอดส่องตรวจตรา และมีการควบคุมพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม

2) ควรทำการฝึกอบรมประชาชนให้เกิดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาอาชญากรรมในลักษณะที่ค่อยเป็นค่อยไป แต่ต่อเนื่องโดยเน้นที่การผูกสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ให้เกิดความรู้สึกต่อกันเหมือนพี่น้อง การรับผิดชอบร่วมกันต่อส่วนรวมเพื่อป้องกันอาชญากรรม และการปฏิบัติที่ถูกต้องเมื่อประสบเหตุด่วนเหตุร้าย

3) ควบคุมการใช้พื้นที่แต่ละประเภท โดยกลุ่มผู้รับผิดชอบหลักและผู้สนับสนุนให้เหมาะสมกับนโยบายที่กำหนดไว้ โดยมีตำรวจเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการควบคุมพื้นที่สาธารณะ ส่วนประชาชนผู้อยู่อาศัยควบคุมพื้นที่ในย่าน หรือ ละแวกบ้าน โดยใช้มาตรการเพื่อนบ้านเตือนภัย หรือ สายตรวจประชาชนเป็นสำคัญ (ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์, 2545: 26)

อีกทั้งปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ ได้อธิบายเพิ่มเติมเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมรูปธรรม ที่สามารถแบ่งตามลักษณะการเข้าครอบครองของบุคคล หรือ กลุ่มบุคคล เป็น 3 ประเภท (ดังภาพที่ 8) ได้แก่ (ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์, 2545: 34-37)

ภาพที่ 8 ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ปฐมภูมิ พื้นที่ทุติยภูมิ และพื้นที่สาธารณะ



ที่มา: ดัดแปลงจากปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์. การควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม: หลักทฤษฎี

และมาตรการ, 2545: 36

ประเภทที่ 1 พื้นที่ปฐมภูมิ (Primary Space)

พื้นที่ปฐมภูมิ (Primary Space) หมายถึง อาณาบริเวณที่ครอบครองและใช้ประโยชน์โดยบุคคล หรือ กลุ่มบุคคลจำนวนจำกัด รวมทั้งสามารถควบคุมพื้นที่ดังกล่าวได้ในลักษณะถาวร อย่าง ตัวอย่างพื้นที่ปฐมภูมิ เช่น บ้านพักอาศัย ที่เป็นพื้นที่มีเอกลักษณ์ความเป็นเจ้าของปรากฏโดยเด่นชัด และไม่สามารถกระทำการผ่านเข้าออกได้อย่างสาธารณะ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้เป็นเจ้าของพื้นที่ก่อน

ประเภทที่ 2 พื้นที่ทุติยภูมิ (Secondary Space)

พื้นที่ทุติยภูมิ (Secondary Space) หมายถึง อาณาบริเวณซึ่งบุคคล หรือ กลุ่มบุคคลสามารถแสดงสิทธิการครอบครองพื้นที่ รวมทั้งควบคุมการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของบุคคลแปลกหน้าได้ในระดับใดระดับหนึ่ง แม้จะไม่เท่าเทียมกับพื้นที่ปฐมภูมิก็ตาม ในอีกนัยหนึ่ง พื้นที่ทุติยภูมิจัดเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ปฐมภูมิและพื้นที่สาธารณะ ตัวอย่างพื้นที่ทุติยภูมิ เช่น ซอยย่านที่อยู่อาศัย ถนนภายในหมู่บ้านจัดสรร และทางเท้าหน้าทาว์นเฮาส์ เป็นต้น ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวมีความสำคัญยิ่งในการป้องกันอาชญากรรมจากการจัดสภาพแวดล้อมรูปธรรม โดยจำเป็นต้องจำกัดการสัญจรไปมาโดยเสรี และการใช้พื้นที่ทุติยภูมิของบุคคลแปลกหน้าอย่างน้อยต้องอยู่ภายในสายตาของผู้อยู่อาศัยที่เปรียบเสมือนเจ้าของพื้นที่ร่วมกัน

ประเภทที่ 3 พื้นที่สาธารณะ (Public Space)

พื้นที่สาธารณะ (Public Space) หมายถึง อาณาบริเวณซึ่งบุคคลโดยทั่วไปสามารถเข้าถึงได้โดยชอบธรรม หรือ สามารถใช้ในการสัญจรไปมาได้โดยอิสระภายใต้ขอบเขตกฎระเบียบที่กำหนดไว้ ตัวอย่างพื้นที่สาธารณะ เช่น สถานีรถไฟ สวนสาธารณะ โรงพยาบาล ท่าอากาศยาน และทางหลวงแท้ เป็นต้น และพื้นที่สาธารณะจึงไม่อยู่ในความควบคุม หรือ ครอบครองของบุคคลใด หรือ กลุ่มบุคคลใดโดยเฉพาะ

เช่นนั้นแล้ว โครงสร้างทางกายภาพของพื้นที่ปฐมภูมิ พื้นที่ทุติยภูมิ และพื้นที่สาธารณะจึงมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน ซึ่งแต่ละพื้นที่ย่อมมีความเสี่ยงที่จะเกิดอาชญากรรมมากขึ้นน้อยแตกต่างกันไป โดยเฉพาะพื้นที่สาธารณะที่มีการควบคุมดูแล หรือ มีระบบรักษาความปลอดภัยตามขอบเขตกฎระเบียบของสังคมที่กำหนดไว้ แต่อาจจะมีบางจุดพื้นที่ที่ในส่วนลึกการควบคุมดูแล หรือ ระบบรักษาความปลอดภัย ไม่สามารถควบคุมได้อย่างครอบคลุม ซึ่งพื้นที่ในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยเล็งเห็นว่าระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ อย่างเช่น รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) จัดเป็นระบบขนส่งทางคมนาคมที่ใช้ประโยชน์อยู่บนพื้นที่สาธารณะในการสัญจรไปมาอยู่ตลอดเวลา และความเป็นระบบขนส่งสาธารณะจะต้องมีการเคลื่อนที่อยู่เสมอจึงอาจจะเป็นผลให้พื้นที่บนระบบขนส่งสาธารณะกลายเป็นจุดมืดบอดที่อาจมีความเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมอื่น ๆ อย่างการคุกคามทางเพศเกิดขึ้นได้ง่ายดาย

อย่างไรก็ตามการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime Control Theory through Environmental Design: CED) ผู้วิจัยสังเกตเห็นว่าองค์ประกอบ หรือ หลักการนั้นมีความสอดคล้องกับทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activities Theory) และ ทฤษฎีป้องกันอาชญากรรมเชิงสถานการณ์ (Situational Crime Prevention Theory: SCP) ที่สามารถอธิบายองค์ประกอบของการเกิดอาชญากรรม ประกอบกับสามารถนำมาประยุกต์ใช้เป็นอีก ส่วนหนึ่งของการเสริมกรอบในการวิเคราะห์ประเด็นเกี่ยวกับมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการ คุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครได้อย่างเป็นรูปธรรม

5.2 ทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมเชิงสถานการณ์ (Situational Crime Prevention Theory: SCP)

การป้องกันอาชญากรรมเชิงสถานการณ์ เป็นทฤษฎีที่ได้พัฒนามาจากทฤษฎีกิจวัตร ประจำวัน (Routine Activities Theory) ของ Lawrence Cohen และ Marcus Felson (1979) ที่ ได้อธิบายถึงองค์ประกอบของการเกิดอาชญากรรม 3 ด้าน ได้แก่ 1) ผู้กระทำผิดที่มีแรงจูงใจ 2) ขาด การปกป้องจากผู้ดูแล และ 3) เหยื่อ หรือ เป้าหมายที่เหมาะสม โดยการป้องกันอาชญากรรมวิธีนี้จะ มุ่งเน้นการลดช่องโอกาสในการเกิดอาชญากรรม ซึ่งมีความแตกต่างในแง่มุมมองของนักอาชญาวิทยาส่วนใหญ่ที่มักเริ่มศึกษาจากพฤติกรรมที่นำไปสู่รูปแบบของการก่ออาชญากรรม โดยการทำความเข้าใจกับ พฤติกรรมต่าง ๆ เช่น การคุกคามทางเพศ เป็นต้น แล้วใช้เป็นกลไกในการนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง ความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม

สำหรับการป้องกันอาชญากรรมเชิงสถานการณ์จึงเป็นการป้องกันมากกว่าการลงโทษ หรือ การจับผิดผู้กระทำความผิด อีกทั้งเป็นการลดแรงจูงใจของผู้กระทำความผิดที่ต้องการก่ออาชญากรรม ตลอดจนเป็นการสร้าง หรือ การจัดสภาพแวดล้อมให้เป็นระเบียบตามลักษณะที่ควรจะเป็นอย่างถาวร ส่งผลให้การก่ออาชญากรรมนั้นเป็นเรื่องทำได้ยากมากขึ้น ประกอบกับเป็นการสร้างความเสี่ยง หรือ ความไม่คุ้มเสียให้กับผู้กระทำความผิด

อย่างไรก็ตามทฤษฎีนี้มุ่งเน้นที่การสร้างกลไกความปลอดภัย ที่จะช่วยในการปกป้องผู้คนใน สังคมด้วย การทำให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกว่าจะตนเองอาจจะไม่สามารถที่จะก่ออาชญากรรม หรือ ตก อยู่ในสถานการณ์ที่ตนเองอาจจะถูกจับ หรือ ตรวจพบได้ง่าย ซึ่งเป็นผลให้ผู้กระทำความผิดไม่เต็มใจที่จะ กระทำผิด โดยการสร้างกลไกดังกล่าวสามารถจำแนกแนวทางหลักเป็น 5 แนวทาง ได้แก่

- 1) การเพิ่มความพยายามของผู้กระทำความผิดในการก่ออาชญากรรม
- 2) การเพิ่มความเสี่ยงในการถูกจับกุมของผู้กระทำความผิด
- 3) การลดรางวัล หรือ ผลตอบแทนของผู้กระทำความผิดที่จะได้รับหลังจากก่ออาชญากรรม

4) การขจัดข้ออ้างที่ผู้กระทำความผิดมักอ้างเพื่อให้การกระทำผิดของตนเองมีเหตุผลสมควรที่จะกระทำได้

5) การลด หรือ หลีกเลี่ยงการช่วยเหลือที่อาจจะทำให้ผู้กระทำความผิดลงมือก่ออาชญากรรม (Auzeen Shariati and Rob T. Guerette, 2017: 5-7)

จาก 5 แนวทางหลักของทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมเชิงสถานการณ์ สามารถเชื่อมโยงกับบริบทบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งสะท้อนถึงการสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพเสียใหม่ ที่จะเป็นอย่างหนึ่งหนทางของการช่วยลดช่องโอกาสและทลายมุมอับของพื้นที่นั้นที่เคยเอื้ออำนวยให้ปัญหาคุกคามทางเพศนั้นไม่สามารถปรากฏขึ้นได้อีก เพื่อเป็นการสร้างพื้นที่สาธารณะอย่างระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงรถโดยสารประจำทางให้มีความปลอดภัยและปราศจากอาชญากรรมที่จะเกิดแก่ผู้มาใช้บริการ นอกจากนี้สามารถนำทฤษฎีนี้มาประยุกต์ใช้เป็นอีกส่วนหนึ่งของการเสริมกรอบในการวิเคราะห์ประเด็นเกี่ยวกับมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครได้อย่างเป็นรูปธรรม

6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (Related Research)

จากการทบทวนวรรณกรรมทั้งหมดในข้างต้นนั้น ผู้วิจัยได้ศึกษาเพิ่มเติมจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า มีผลการวิจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับประเด็นปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงรถโดยสารประจำทาง และประเด็นความร่วมมือในการป้องกันอาชญากรรม ซึ่งมีสาระพอสังเขปดังต่อไปนี้

6.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ

ชุตานฎิณี ชีบายามา (2548) ทำการศึกษาเรื่อง ประสบการณ์การคุกคามทางเพศจากการทำงาน: ลูกเรือของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยมีวัตถุประสงค์ในการวิจัยเพื่อศึกษารูปแบบของพฤติกรรมในการคุกคามทางเพศในขณะทำงานบนเครื่องบิน และศึกษามาตรการคุ้มครองลูกเรือของบริษัทการบินไทยฯ ซึ่งมีการเปรียบเทียบกฎหมายที่มีอยู่ในขณะนั้นของประเทศไทยและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการคุกคามทางเพศ ทั้งนี้ผลการวิจัยพบว่า มีการคุกคามทางเพศที่ปรากฏขึ้น 2 ประเภท ได้แก่

ประเภทที่ 1 การใช้ผลประโยชน์ข่มขู่ เป็นการใช้อำนาจหน้าที่เพื่อลวนลามผู้หญิง ใช้อำนาจความเป็นลูกค้า หรือ ความเป็นเพื่อนร่วมงานที่ตำแหน่งสูงกว่า

ประเภทที่ 2 การคุกคามทางเพศโดยอ้อม หรือ เป็นการสร้างสภาพการทำงานที่เป็นปฏิปักษ์ อีกทั้งลักษณะของพฤติกรรมการคุกคามทางเพศที่ปรากฏขึ้นนั้นครอบคลุมทั้งทางวาจา การแสดงท่าทาง และการสัมผัสร่างกาย ซึ่งมีผลกระทบต่อสภาพจิตใจ ส่งผลให้ผู้ตกเป็นเหยื่อเกิดความเครียด

กังวล อับอาย และมีผลกระทบต่อหน้าที่การงาน นอกจากนี้ งานวิจัยยังกล่าวถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการคุกคามทางเพศ เช่น ความเชื่อในความไม่เท่าเทียมทางเพศ และความเชื่อในเรื่องชายเป็นใหญ่ในโครงสร้างของสังคมและวัฒนธรรม ซึ่งอาชีพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินจึงเป็นอาชีพหนึ่งที่วาทกรรมของความงามผูกขาดกับอาชีพนี้ และเมื่อนำแนวคิดโครงสร้างทางสังคม วัฒนธรรม วาทกรรม และการสนับสนุนทางสังคมมาใช้เป็นกรอบการวิเคราะห์ ชี้ให้เห็นว่า ลูกเรือที่ถูกคุกคามทางเพศจากการทำงานเป็นผลจากแนวคิดการกดขี่ผู้หญิงบนความสัมพันธ์เชิงอำนาจที่ชายมีเหนือหญิง และการควบคุมหญิงให้อยู่ภายใต้ความต้องการของชายดังที่แนวคิดสตรีนิยมสายก้าวหน้า (Radical Feminism) ส่งผลให้เกิดการยอมรับทางสังคมต่อความสัมพันธ์ทางเพศที่เหลื่อมล้ำทางอำนาจ เมื่อพิจารณาโดยใช้มุมมองทางวาทกรรมจะเห็นชัดว่าทัศนคติของสังคมไทยที่มีต่อหญิง (พนักงานต้อนรับ) เกิดเป็นการสร้างวาทกรรมในการบริการ (Service) ว่าคนรับใช้คือเพศหญิง (ซูดาปณี ชีบายามา, 2548: 111)

อย่างไรก็ตาม จากงานวิจัยดังกล่าวผู้วิจัยได้ตั้งข้อสังเกตว่าเครื่องบินที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งอยู่ในขอบเขตพื้นที่สาธารณะตามหลักการทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม จะเห็นได้ชัดว่ากฎหมายไทยในขณะนั้นยังไม่มีมีการปรับให้ครอบคลุมมากพอ ประกอบกับยังมีการควบคุม และ ระบบรักษาความปลอดภัยที่ยังไม่ครอบคลุมมากพอ จึงกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าเกิดการขาดผู้ดูแล หรือ ผู้พิทักษ์ ตามทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน เป็นผลให้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงต้องตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงมีความสอดคล้องต่องานวิทยานิพนธ์ของผู้วิจัยที่ต้องการศึกษาในประเด็นปัญหาการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ ที่เจาะจงไปยังรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) ที่ปัจจุบันกำลังเกิดปัญหาในทำนองเดียวกับงานวิจัยชิ้นนี้ แต่ถึงกระนั้น ผู้วิจัยได้มุมมองเพิ่มเติมจากงานวิจัยดังกล่าว ที่อาจจะต้องศึกษาในประเด็นด้านโครงสร้างทางสังคม หรือ วัฒนธรรม ว่ามีส่วนเกี่ยวข้องต่อการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางอย่างไร ทั้งนี้ จากข้อสังเกตทั้งหมดจะมีการนำมาปรับใช้ในการอภิปรายผลการวิจัยต่อไป

ในทำนองเดียวกันนอกจากงานวิจัยของซูดาปณี ชีบายามา ที่กล่าวไปข้างต้น ยังมีงานวิจัยทางต่างประเทศที่มีความสอดคล้อง หรือ โกล้เคียงกันในประเด็นปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ ที่ผู้วิจัยได้ค้นคว้าศึกษามาดังต่อไปนี้

Martha J. Smith (2008) ทำการศึกษาเรื่อง Addressing the Security Needs of Women Passengers on Public Transport ที่ศึกษาประเด็นของผู้หญิงที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศสหรัฐอเมริกาและต้องตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ โดยค้นพบว่าผู้หญิงตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม (รวมถึงการคุกคามทางเพศด้วย) บนระบบขนส่งสาธารณะ มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากแนวคิดชายเป็นใหญ่ของผู้กระทำผิดที่กระตุ้นให้กระทำความผิด อีกทั้งความรู้ด้านการป้องกัน

ตัวเองของประชาชนและกำลังเจ้าหน้าที่ในการตรวจตราที่ทั้งหมดนั้นมีน้อยเกินไป ทำให้เกิดช่องโหว่ในการก่อเหตุอาชญากรรมได้ง่าย ประกอบกับทัศนคติของประชาชนในสังคมสหรัฐอเมริกาที่ยังคงมองว่าพฤติกรรมของผู้หญิงที่ตกเป็นเหยื่อมักเกิดจากการแต่งกายที่ไม่รัดกุม หรือ ไปจนเกินไป จึงเป็นสิ่งเร้าไปกระตุ้นต่อผู้ที่รอกระทำให้ตัดสินใจก่อเหตุอาชญากรรมได้อย่างไม่ลังเล ซึ่งส่งผลกระทบต่อโอกาสของการคุกคามทางเพศในระบบขนส่งสาธารณะยังคงมีมากขึ้นเรื่อย ๆ อีกทั้งงานวิจัยนี้ยังได้มีการเสนอแนะให้มุ่งแก้ไขระบบการรักษาความปลอดภัย ซึ่งควรมีการเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ในการตรวจตรา รวมถึงการเพิ่มอุปกรณ์เทคโนโลยีที่สามารถช่วยป้องกันได้อีกช่องทางหนึ่ง เช่น เพิ่มจำนวนกล้องโทรทัศน์วงจรปิดในมุมอับของพื้นที่สาธารณะ และการสร้างแอปพลิเคชันขึ้นมาในอุปกรณ์สื่อสารอย่างโทรศัพท์มือถือ ที่เมื่อเวลาผู้หญิงกำลังตกเป็นเหยื่อ หรือ พบเจอเหตุการณ์อันตราย จะสามารถใช้แอปพลิเคชันในการแจ้งเตือนไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบให้เข้าปฏิบัติการได้อย่างทันท่วงที และผู้หญิงที่กำลังตกเป็นเหยื่อก็สามารถรอดพ้นจากภัยอันตรายที่เกิดขึ้นได้อย่างปลอดภัย (Martha, 2008: 117-133)

Shelly Tara (2011) ทำการศึกษาเรื่อง Private Space in Public Transport: Locating Gender in the Delhi Metro พบว่า มุมมองทางเพศสภาพของความเป็นเพศหญิงที่ไม่สามารถดำเนินวิถีชีวิตประจำวันได้อย่างเท่าเทียมดังเพศชายในสังคมอินเดีย เช่น ในเวลากลางคืนผู้หญิงอินเดียจำเป็นต้องอยู่แต่ในบ้านของตน ไม่สามารถออกไปยังพื้นที่สาธารณะอย่างสวนสาธารณะ หรือ ร้านค้าข้างนอกได้ เพราะเสี่ยงตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมได้ง่าย ซึ่งแตกต่างกับผู้ชายที่สามารถออกไปยังพื้นที่สาธารณะได้อย่างอิสระและสามารถป้องกันตัวเองได้ เป็นต้น อีกทั้งเพศหญิงมักจะตกเป็นเหยื่อของการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะอยู่บ่อยครั้ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งบนรถโดยสารประจำทาง ซึ่งการคุกคามทางเพศที่เกิดขึ้นนั้นมีสาเหตุมาจากปัจจัยหลายด้านด้วยกัน ทั้งด้านขาดผู้ดูแลจากหน่วยงานยุติธรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ ที่ไม่ให้ความสำคัญกับคดีประเภทการคุกคามทางเพศ เป็นผลให้การตรวจตราสอดส่องไม่ครอบคลุมทั่วถึง จึงปรากฏเป็นช่องโอกาสให้กับอาชญากรได้ เป็นต้น ด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมไม่มีความเจริญเท่าที่ควร เช่น ผู้หญิงในชนบทจำเป็นต้องอาศัยรถโดยสารประจำทางเพื่อเข้ามาทำงาน หรือ พักผ่อน ในเมือง เป็นต้น และด้านวัฒนธรรมในสังคมที่มีความหลากหลายชนชั้น การแบ่งวรรณะ และกตขีตริให้อยู่ต่ำกว่าเพศชาย เช่น เมื่อมีคิตีความที่ผู้หญิงอินเดียตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ตำรวจที่รับเรื่องมักจะตั้งประเด็นไปก่อนว่าเหตุการณ์เกิดขึ้นเพราะตัวผู้หญิงนั้นเป็นต้นเหตุ ที่อาจจะใส่เสื้อไม่เรียบร้อย หรือ การแสดงกริยามารยาทออกมาที่อาจจะกระตุ้นอารมณ์ทางเพศของผู้ชาย เป็นต้น ซึ่งปัจจัยทั้งหมดนี้ ล้วนสร้างความยากลำบากและเป็นอุปสรรคอย่างมากต่อการดำเนินชีวิตของผู้หญิงอินเดียมาอย่างยาวนาน

อย่างไรก็ตามในเวลาต่อมาเมื่อระบบขนส่งสาธารณะของอินเดียได้มีการพัฒนาและสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินในกรุงเดลี จึงหันมาให้ความสำคัญกับการดูแลรักษาความปลอดภัยในผู้หญิงอินเดียอย่างจริงจัง โดยมีทั้งการสร้างตู้ขบวนรถไฟฟ้าใต้ดินสำหรับผู้หญิงโดยเฉพาะควบคู่กับสร้างขบวนสาธารณะที่เป็นพื้นที่เฉพาะสำหรับผู้หญิง ตลอดจนการจ้างพนักงานเพศหญิงมาทำหน้าที่บริการภายในสถานีด้วย ซึ่งสิ่งที่กล่าวไปทั้งหมดนี้สะท้อนให้เห็นถึงการสร้างพลังทางสัญลักษณ์ที่มุ่งคุ้มครองความปลอดภัยให้กับผู้หญิงอินเดีย และกระตุ้นการสร้างความเท่าเทียมทางเพศสภาพที่จะสามารถปรับเข้ากันได้กับโครงสร้างทางวัฒนธรรมของประเทศอินเดียที่ยังคงไว้ซึ่งระบบชนชั้นวรรณะที่มีมาอย่างยาวนาน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงมุมมองสำคัญของประชาชนในสังคมอินเดียที่ต้องการจะป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศในพื้นที่สาธารณะอย่างบนระบบขนส่งสาธารณะให้หมดอย่างจริงจัง (Shelly Tara, 2011: 71-74)

Amy Dunckel-Graglia (2014) ทำการศึกษาเรื่อง *The Gendered City: The Politics of Violence Against Women in Mexico City's Public Transit System* ได้ศึกษาประเด็นการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเม็กซิโกซิตี ประเทศเม็กซิโก และได้ค้นพบว่า ในกรุงเม็กซิโกซิตีมีเหตุเกิดการคุกคามทางเพศ หรือ ความรุนแรงบนระบบขนส่งสาธารณะเป็นจำนวนมาก ทั้งบนรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าใต้ดิน ส่งผลให้ผู้หญิงไม่สามารถที่จะสัญจรในพื้นที่สาธารณะได้อย่างปลอดภัย อีกทั้งระบบการเมืองกลับไม่ได้ให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าว เพราะเน้นสร้างนโยบาย หรือ กฎระเบียบทางสังคมที่กีดกันผู้หญิงไม่ให้มีส่วนร่วมต่าง ๆ ในสังคม ที่ล้วนเป็นผลมาจากมายาคติชายเป็นใหญ่ที่หล่อหลอมกลายเป็นทัศนคติของประชาชนในสังคมเม็กซิโก งานวิจัยเรื่องดังกล่าวนี้จึงมีข้อเสนอแนะต่อภาครัฐที่ควรออกนโยบายทางสังคมในการสร้างระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยแก่ผู้หญิงในเมือง เช่น รถโดยสารสาธารณะเฉพาะสำหรับผู้หญิง และควรมีการเพิ่มเจ้าหน้าที่หน่วยตรวจตราให้มากยิ่งขึ้น เพื่อสร้างพื้นที่สาธารณะให้ผู้หญิงสามารถใช้ชีวิตได้อย่างเท่าเทียมเหมือนกับผู้ชายตามสิทธิที่ผู้หญิงพึงมีในฐานะความเป็นพลเมืองของประเทศเม็กซิโก (Amy Dunckel-Graglia, 2014: 89-91)

Gita Neupane (2017) ทำการศึกษาเรื่อง *Sexual Harassment and Reproduction of Patriarchy in Public Space in Nepal* เป็นการศึกษาประเด็นผู้หญิงที่ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะและถนนในเมืองกาฐมาณฑุ ประเทศเนปาล ได้ค้นพบว่า มายาคติชายเป็นใหญ่ยังคงมีปรากฏอยู่ในสังคมเนปาลปัจจุบัน ที่จะสังเกตได้จากโครงการสร้างทางวัฒนธรรมตลอดจนระบบการปกครองของประเทศเนปาลที่ยังคงสภาพบรรยากาศดั้งเดิมของความเป็นระบอบปิตาธิปไตย ที่ถึงแม้ในปัจจุบันจะกำลังอยู่ในช่วงเปลี่ยนผ่านเพื่อจะเปลี่ยนเป็นระบอบประชาธิปไตย ซึ่งเป็นผลโดยตรงที่ทำให้ความเท่าเทียมทางเพศสภาพระหว่างชายกับหญิงในสังคมเนปาลยังคงไม่สามารถปรากฏเป็นจริงได้ นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อผู้ที่มีเพศสภาพเป็นหญิงนั้นกลับถูกกดขี่ และ

มีคุณค่าในตัวตนเป็นแค่เพียงวัตถุทางเพศ (Sex Object) ในทัศนคติของผู้ที่มีเพศสภาพเป็นชาย ซึ่งในสังคมเนปาลผู้ที่มีเพศสภาพเป็นผู้หญิงมักจะตกเป็นเหยื่อของความรุนแรง รวมถึงการคุกคามทางเพศอยู่บ่อยครั้ง และที่เกิดเหตุก็มักจะเป็นพื้นที่สาธารณะอย่างบนระบบขนส่งสาธารณะและถนนในเมืองกาฐมาณฑุ ซึ่งผู้วิจัยเรื่องนี้ยังได้ค้นพบอีกว่าการคงอยู่ของรากเหง้าแห่งปัญหาที่เกิดจากความไม่เท่าเทียมทางเพศในสังคมเนปาล เกิดจากการถ่ายทอดผ่านกระบวนการขัดเกลาทางสังคม (Socialization) เช่น กลุ่มเพื่อน สถานที่ทำงาน เป็นต้น ที่ทำหน้าที่สืบทอดมายาคติชายเป็นใหญ่ปลูกฝังให้กับคนในสังคมเนปาลรุ่นแล้วรุ่นเล่าอย่างไม่มีที่สิ้นสุด ซึ่งเป็นเรื่องที่ยากมากสำหรับการแก้ไขปัญหาผู้หญิงที่ต้องตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะและถนนให้หมดไปจากประเทศเนปาล ที่ต้องอาศัยระยะเวลาและผู้มีอำนาจทางสังคมในการปรับเปลี่ยนระบบโครงสร้างทางสังคมจากความนิยมชายเป็นใหญ่ที่มีอย่างยาวนานไปเป็นความเท่าเทียมทางเพศสภาพของประชาชนทุกคนในสังคมเนปาล (Gita Neupane, 2017: 149-150)

อย่างไรก็ตามงานวิจัยทางต่างประเทศทั้ง 4 ชิ้น ได้ให้แง่คิดแก่ผู้วิจัยในประเด็นที่ผู้หญิงมักตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งเป็นผลมาจากมายาคติชายเป็นใหญ่ที่ฝังรากลึกอยู่ในสังคมตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน รวมถึงข้อเสนอแนะในการสร้างพื้นที่สาธารณะให้ปลอดภัย ทั้งการสร้างระบบขนส่งสาธารณะที่เฉพาะสำหรับผู้หญิง และการเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่สำหรับตรวจตราเพื่อลดช่องโอกาสการก่อเหตุอาชญากรรม แต่ในขณะเดียวกันงานวิจัยของ Martha J. Smith จะมีความแตกต่างออกไปจากงานวิจัยของ Amy Dunckel-Graglia Shelly Tara และ Gita Neupane ตรงที่ไม่ได้กล่าวถึงประเด็นระบบการปกครอง หรือ โครงสร้างทางวัฒนธรรม ที่มีอิทธิพลต่อการใช้ชีวิตของผู้หญิงในสังคมให้อยู่อย่างลำบาก และไม่ปลอดภัยที่เป็นผลจากวัฒนธรรมทางสังคมที่คอยกีดกันทางเพศและมองผู้หญิงเป็นวัตถุทางเพศสำหรับผู้ชายในสังคม ทั้งนี้ผู้วิจัยจะนำไปเป็นข้อสังเกตเพื่อนำมาปรับใช้ในการอภิปรายผลการวิจัยต่อไป

6.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความร่วมมือในการป้องกันอาชญากรรม

พรภณ พงษ์เพชร (2552) ทำการศึกษาเรื่อง ความร่วมมือในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การภาคเอกชน ศึกษาเฉพาะศูนย์อำนวยการประสานงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมภาคเยาวชน (ศอ.ปส.ย.) ได้ใช้เทคนิคในการวิจัยเอกสาร การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกที่เกี่ยวข้องจำนวน 10 ราย และการสังเกตการณ์อย่างมีส่วนร่วม ซึ่งผลการวิจัย สรุปได้ว่า ศอ.ปส.ย. ส่วนกลาง มีการรับหน้าที่จากสำนักงาน ป.ป.ส. แล้วสร้างความร่วมมือร่วมกับองค์การภาคเยาวชน ในรูปแบบเป็นผู้ให้และผู้รับ (Donor-Recipient Model) และมีกิจกรรม หรือ โครงการที่เกิดขึ้นจากความร่วมมือเป็น 4 ด้าน ได้แก่

- 1) โครงการด้านการจัดทำและอำนวยการยุทธศาสตร์

- 2) โครงการด้านการจัดกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ หรือ รมรงค์เพื่อการป้องกันยาเสพติด
- 3) โครงการด้านเฝ้าระวัง
- 4) โครงการด้านการพัฒนาความร่วมมือและบริหารจัดการ

แต่ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นกลับยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายตามที่ตั้งไว้ได้ โดยการสร้างความร่วมมือยังอยู่ในระดับการประสานงาน และการร่วมปฏิบัติการ ทำให้ยังไม่สามารถส่งผลต่อการป้องกันยาเสพติดในวงกว้างได้ (พรภณ พงษ์เพชร, 2552: 184-190)

ชวนส์ถ์ เจนการ (2557) ทำการศึกษาเรื่อง หุ่นส่วนภาครัฐและเอกชนในกระบวนการยุติธรรมไทย พบว่า การสร้างหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public-Private Partnerships: PPPs) เป็นแนวทางการบริหารงานในรูปแบบใหม่ที่กำลังเป็นที่นิยม โดยมีการสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนให้เข้ามาดำเนินงานและร่วมลงทุนในโครงการต่าง ๆ ของรัฐ เช่น โครงการพื้นที่ปลอดภัย เป็นต้น เพื่อจะเป็นการลดต้นทุนของภาครัฐในการลงทุนโครงการต่าง ๆ รวมถึงเป็นการดึงเอาศักยภาพและความคล่องตัวของภาคเอกชนมาช่วยเสริมกับแนวทางการดำเนินงานของภาครัฐให้เกิดประสิทธิภาพของการดำเนินงานมากขึ้น แต่ความเป็นจริงแล้ว การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนในกระบวนการยุติธรรมไทย ยังคงพบปัญหาและอุปสรรคภายใน เช่น การขาดวางกลยุทธ์ หรือ แผนงานร่วมกันอย่างชัดเจน เป็นต้น จึงเป็นผลให้โครงการต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมไทยจึงไม่สามารถดำเนินการบริหารงานโครงการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพดังที่ตั้งเป้าประสงค์ไว้ (Chavanut Janekarn, 2014: 171-179)

จากงานวิจัยของพรภณ พงษ์เพชร มีความสอดคล้องต่อวิทยานิพนธ์นี้ ที่จะศึกษาปรากฏการณ์ความร่วมมือระหว่างองค์การที่แตกต่างกันเพื่อหามาตรการในการป้องกันอาชญากรรมร่วมกัน แต่ความแตกต่างระหว่างงานวิจัยนี้กับวิทยานิพนธ์ของผู้วิจัย คือ ประเด็นปัญหาอาชญากรรมที่สนใจแตกต่างกัน และมุมมองด้านอาชญาวิทยาที่ผู้วิจัยจะศึกษาประเด็นการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมกับมาตรการป้องกันอาชญากรรม ในขณะที่งานวิจัยของพรภณ พงษ์เพชร จะใช้มุมมองด้านรัฐประศาสนศาสตร์มาศึกษาวิจัยแทน อีกทั้งงานวิจัยของชวนส์ถ์ เจนการ ก็มีความสอดคล้องต่อวิทยานิพนธ์นี้เช่นเดียวกัน ที่จะศึกษาปรากฏการณ์ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่จะได้รับกลับมาร่วมกัน รวมถึงมีจุดมุ่งหมาย หรือ แรงขับเคลื่อนอย่างไรถึงเข้าให้ความร่วมมือต่อกัน ซึ่งนำไปสู่การสร้างชุดคำถามสัมภาษณ์เพื่อให้ได้ข้อมูลผลการวิจัยครั้งนี้ได้อย่างลึกซึ้ง

นอกจากนี้ยังมีงานวิจัยทางต่างประเทศที่มีความสอดคล้อง หรือ ใกล้เคียงกันในประเด็นการป้องกันอาชญากรรม ที่ผู้วิจัยได้ค้นคว้าศึกษามาดังต่อไปนี้

Kalpana Viswanath และ Surabhi Tandon Mehrotra (2007) ผู้เขียนบทความเรื่อง ‘Shall We Go out?’ Woman’s Safety in Public Spaces in Delhi ได้อธิบายให้เห็นถึงพื้นที่

สาธารณะในกรุงเดลี อย่างบนระบบขนส่งสาธารณะ (โดยเฉพาะบนรถโดยสารประจำทาง และรถไฟฟ้าใต้ดิน) ตรอกซอยในเมือง ทางเดินบาทวิถีริมถนนหลวง และสวนสาธารณะ ที่เป็นพื้นที่เสี่ยง และไม่ปลอดภัยสำหรับผู้หญิงในการดำเนินชีวิตช่วงเวลากลางคืน อีกทั้งมีสภาพแวดล้อมในพื้นที่ที่ปราศจากการบำรุงรักษาอยู่อย่างแพร่หลาย ทั้งการไม่ติดตั้งเสาไฟฟ้าส่องสว่างประจำตรอกซอย การสร้างทางเดินบาทวิถีริมถนนหลวงไม่ราบเรียบสมบูรณ์ ยังคงเศษซากของสิ่งก่อสร้างใด ๆ วางกีดขวางเส้นทางเอาไว้ ซึ่งทั้งหมดนี้ล้วนเป็นอุปสรรคที่สร้างข้อจำกัดในเวลาของการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชนอินเดียที่เป็นเพศหญิง ส่งผลให้พื้นที่สาธารณะ (Public Space) ในกรุงนิวเดลี ประเทศอินเดียเกือบทั้งหมดกลายเป็นพื้นที่ก่อให้เกิดอาชญากรรมทางเพศ อย่างการคุกคามทางเพศ ตลอดจนอาชญากรรมประเภทร้ายแรงอื่น ๆ ตามมา และผู้หญิงอินเดียจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตในการใช้พื้นที่สาธารณะไปอย่างไม่มีทางเลือก เพื่อหวังต้องการแค่รักษาความปลอดภัยเบื้องต้นให้กับตนเอง ไม่ให้พลาดเสียทีตกเป็นเหยื่อของอาชญากร (ที่ส่วนใหญ่มักเป็นเพศชาย) ในวันใดวันหนึ่ง

ดังนั้นจึงนำไปสู่การจัดทำโครงการ “Safe Delhi Campaign” ขึ้นมา จากกลุ่มองค์การพัฒนาเอกชน (Non-Governmental Organization: NGO) ที่จะดำเนินการในหลากหลายด้าน ทั้งด้านการเผยแพร่ข้อมูลวิจัยทางวิชาการ การสร้างกิจกรรมรณรงค์สร้างความตระหนักแก่สาธารณะ การจัดฝึกอบรมความรู้ต่าง ๆ ทั้งในสาธารณะ รวมถึงภายในโรงเรียนและมหาวิทยาลัยด้วย ตลอดจนการสร้างช่องทางรับข้อมูลข่าวสารที่ผู้ตกเป็นเหยื่อสามารถร้องทุกข์ หรือ แจ้งเบาะแสการเกิดเหตุคุกคามทางเพศเข้ามาได้ ซึ่งทั้งหมดนี้ล้วนเพื่อสร้างพื้นที่สาธารณะที่ปลอดภัย และผู้หญิงอินเดียสามารถเข้าถึงและมีสิทธิ์ใช้บริการภายในพื้นที่นั้นได้ในทุกเวลาอย่างมีอิสระ และเท่าเทียมเหมือนกับผู้ชายอินเดียอย่างที่ควรจะเป็น (Kalpana Viswanath and Surabhi Tandon Mehrotra, 2007: 1542-1548)

Amy Dunckel-Graglia ทำการศึกษาเรื่อง Pink transportation in Mexico City: Reclaiming Urban Space through Collective Action against Gender-based Violence ศึกษาเกี่ยวกับการสร้างสภาพแวดล้อมที่มุ่งเน้นการควบคุมสภาพแวดล้อมในพื้นที่สาธารณะอย่างระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเม็กซิโกซิตี ประเทศเม็กซิโก เพื่อให้มีความปลอดภัยและปราศจากภัยอาชญากรรมต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น ซึ่งการคุกคามทางเพศก็เป็นภัยส่วนหนึ่งที่ต้องป้องกันและแก้ไขเช่นกัน บทความดังกล่าวได้ชี้ให้เห็นถึงการสร้างพื้นที่สาธารณะที่เหมาะสมสำหรับเพศหญิง นั่นคือการสร้างระบบขนส่งสาธารณะสีชมพู ที่ถือกำเนิดขึ้นจากการผลักดันขององค์กรสตรีกับหน่วยงานภาครัฐท้องถิ่นในกรุงเม็กซิโกซิตี และเป็นการนำร่องในการสร้างพื้นที่สาธารณะที่มีความปลอดภัยแก่เพศหญิงให้รอดพ้นจากปัญหาการคุกคามทางเพศ และความรุนแรงทุกประเภทที่มักมีเหยื่อต้องประสบเหตุอยู่บ่อยครั้ง อีกทั้งยังนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงกฎหมายภายในประเทศให้มีช่องทาง หรือ แนวทางการให้ความช่วยเหลือแก่เหยื่อเพิ่มขึ้นอีกด้วย (Amy Dunckel-Graglia, 2013: 265)

Mitsutoshi Horii และ Adam Burgess (2012) ศึกษาเรื่อง Constructing Sexual Risk: ‘Chikan’, Collapsing Male Authority and the Emergence of Women-Only Train Carriages in Japan ได้กล่าวถึงความพยายามของภาครัฐและภาคเอกชนที่ต้องการจะลบล้างมายาคติชายเป็นใหญ่ที่ฝังรากลึกอยู่ในสังคมญี่ปุ่นมายาวนาน และเป็นต้นเหตุให้เกิดปัญหาการคุกคามทางเพศ (หรือ ที่ในญี่ปุ่นเรียกพฤติกรรมนี้ว่า “ชิกัน-Chikan”) ในรถไฟสาธารณะอยู่เป็นประจำ จึงนำไปสู่การแสวงหาป้องกันปัญหานี้ด้วยการสร้างตู้โดยสารในขบวนรถไฟสาธารณะสำหรับเพศหญิงเท่านั้น ซึ่งหากพิจารณาจากแนวทางดังกล่าวถือว่าเป็นแนวทางป้องกันและแก้ไขอีกหนทางหนึ่งที่สามารถช่วยลดปริมาณเหยื่อการคุกคามทางเพศในรถไฟสาธารณะได้ แต่เมื่อแนวทางดังกล่าวได้นำมาปฏิบัติใช้ในสังคม กลับเกิดความไม่พอใจในกลุ่มเพศชายบางส่วนในสังคมญี่ปุ่น ที่มีการตั้งข้อสังเกตว่าแนวทางดังกล่าวถือเป็นการสร้างความไม่เท่าเทียมกันทางเพศในสังคมญี่ปุ่น ซึ่งแทนที่ปัญหาการคุกคามทางเพศจะลดน้อยลงไป กลับส่งผลให้เกิดปัญหาการใช้ความรุนแรงต่าง ๆ ในการสร้างพฤติกรรมก่อกวนจากกลุ่มคนไม่พอใจที่ต้องการให้ยกเลิกแนวทางดังกล่าว อาทิ ผู้ชายเข้าไปนั่งในตู้โดยสารของรถไฟสาธารณะสำหรับผู้หญิง หรือ กลุ่มผู้ชายตะโกนโห่ร้องว่าให้มีคนไปคุกคามทางเพศในตู้โดยสารนั้น เป็นต้น ถึงกระนั้นพฤติกรรมก่อกวนเหล่านี้ก็เป็นเพียงแค่สงครามทางจิตวิทยาที่ผู้ชายต้องการเรียกร้องให้ผู้หญิงเลิกสร้างความไม่เท่าเทียมทางเพศในสังคมญี่ปุ่น เพราะถึงอย่างไรมาตรการทางกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นที่เกี่ยวกับการคุกคามทางเพศ รวมถึงอาชญากรรมทางเพศทุกประเภท เช่น การข่มขืน ก็จะมีบทลงโทษที่รุนแรงและส่งผลกระทบต่อความมั่นคงในอาชีพของผู้กระทำผิดด้วย (Mitsutoshi Horii and Adam Burgess, 2012: 41)

Injie Swailam (2015) ทำการศึกษาเรื่อง The Role of Non-Governmental Organizations in Policy Making: The Case of Anti-Sexual Harassment Legislation in Egypt โดยศึกษาเกี่ยวกับบทบาทการมีส่วนร่วมขององค์การพัฒนาเอกชน (NGOs) ในการกำหนดนโยบายป้องกันการคุกคามทางเพศในประเทศอียิปต์ จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับทั้งภาครัฐและภาคองค์การพัฒนาเอกชน ผลวิจัยชี้ให้เห็นว่า การมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคุกคามทางเพศจำเป็นต้องมีการกำหนดกลยุทธ์ และแนวทางการดำเนินงานขององค์การพัฒนาเอกชนที่ต้องประสานการทำงานร่วมกับภาครัฐโดยเปรียบเทียบเสมือนเป็นหุ้นส่วนระหว่างกัน อีกทั้งองค์การพัฒนาเอกชนต้องคำนึงบทบาทตนเองเสมอว่าเป็นตัวแทนของประชาชนที่คอยต่อรองอำนาจ หรือ เสนอแนวทางการกำหนดนโยบายต่อภาครัฐ เพื่อให้ปัญหาคุกคามทางเพศได้รับการแก้ไขอย่างจริงจัง และสอดคล้องกับความต้องการของภาคประชาสังคมในอียิปต์ (Injie Swailam, 2015: 88)

Abdel Rahman และ Lamiaa Farag (2015) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง Role of Non Governmental Organizations (NGOs) in Combating Sexual Harassment in Egypt ที่ศึกษาเกี่ยวกับบทบาทการต่อต้านการคุกคามทางเพศในสตรีและเด็กผู้หญิงขององค์การพัฒนาเอกชน

(NGOs) ประเทศอียิปต์ โดยผลวิจัยจากที่นำกรณีศึกษามาวิจัยที่ผ่านการสัมภาษณ์ทั้งบุคลากรของภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนพบว่า องค์การพัฒนาเอกชนจะมีการสร้างกิจกรรมรณรงค์เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงปัญหาคุกคามทางเพศที่ปรากฏขึ้น และคอยเป็นที่พึ่งพิงทางจิตใจแก่ผู้ตกเป็นเหยื่อ รวมถึงประสานงานด้านกฎหมายเพื่อช่วยเหลือเหยื่อในการยื่นแจ้งความต่อกระบวนการยุติธรรม แต่ในทำนองเดียวกัน การทำงานระหว่างภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนยังขาดความไว้วางใจซึ่งกันและกัน ประกอบกับเน้นการทำงานแก้ไขปัญหามาจากมุมมองของหน่วยงานแบบแยกส่วนหรือไม่มองแบบองค์รวม ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้มีข้อเสนอแนะว่า ภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนควรมีการปรับมุมมองการทำงานให้มองแบบองค์รวม และการพัฒนาเตรียมความพร้อมแก้ไขปัญหให้กับบุคลากรของหน่วยงานตนเอง เช่น การจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับวิธีการช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นต้น นอกจากนี้ควรมีการสร้างกิจกรรม หรือ แคมเปญรณรงค์โดยเปิดโอกาสให้ผู้หญิงที่ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศมากที่สุดได้เข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น (Abdel Rahman and Lamiaa Farag, 2015: 79)

อย่างไรก็ตามงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเรื่องความร่วมมือในการป้องกันการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม หรือ การป้องกันอาชญากรรมทั้ง 7 ชั้น มีความสอดคล้องกันที่ศึกษาบทบาทขององค์การพัฒนาเอกชนที่สร้างความร่วมมือกับภาครัฐในการแก้ไข หรือ ป้องกันปัญหาคุกคามทางเพศที่ปรากฏขึ้นในสังคม โดยมีกิจกรรม หรือ แคมเปญรณรงค์ให้เกิดความตระหนักต่อปัญหาแก่ประชาชน รวมถึงการพัฒนาทักษะ องค์ความรู้ ให้กับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรมและประชาชน ทั้งนี้การทบทวนวรรณกรรมในส่วนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยจะตั้งประเด็นข้อสังเกต และนำผลการวิจัยของงานวิจัยที่เกี่ยวข้องนำมาปรับใช้ในการอภิปรายผลการวิจัยสำหรับวิทยานิพนธ์นี้ต่อไป

7. การสังเคราะห์ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง (Related Theory Synthesis)

สำหรับการทบทวนวรรณกรรมทั้งหมดนี้ ผู้วิจัยจึงขอสรุปเป็นมุมมององค์รวม (Holistic View) ให้เห็นถึงความเชื่อมโยงสอดคล้องของแนวคิดทฤษฎีทั้ง 5 แนวคิดที่จะคอยทำหน้าที่ขับเคลื่อนการศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่อง ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในการป้องกันอาชญากรรม ศึกษากรณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตกรุงเทพมหานคร หรือ แคมเปญถึงเวลาเผือก อีกทั้งยังเป็นการจุดประกายทางความคิดในการออกแบบระเบียบวิธีวิจัยให้ผู้วิจัยในบทถัดไป ดังต่อไปนี้

1) แนวคิดเกี่ยวกับปัญหาการคุกคามทางเพศ ทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน แนวคิดเกี่ยวกับการกระจายความรับผิดชอบในสังคม ทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม และทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมเชิงสถานการณ์ ทั้ง 5 แนวคิดทฤษฎีนี้ เป็นการทบทวนเพื่อศึกษาทำความเข้าใจในสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง และนำมาประยุกต์ใช้เชิงลักษณะ

ผสมผสานให้เกิดเป็นกรอบในการวิเคราะห์ประเด็นมาตรการที่สร้างขึ้นเพื่อป้องกันการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ ซึ่งจะเป็นการตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ต้องการทราบถึงสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศ และมาตรการที่เกิดขึ้นจากความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในศึกษาระณีแคมเปญดังกล่าว

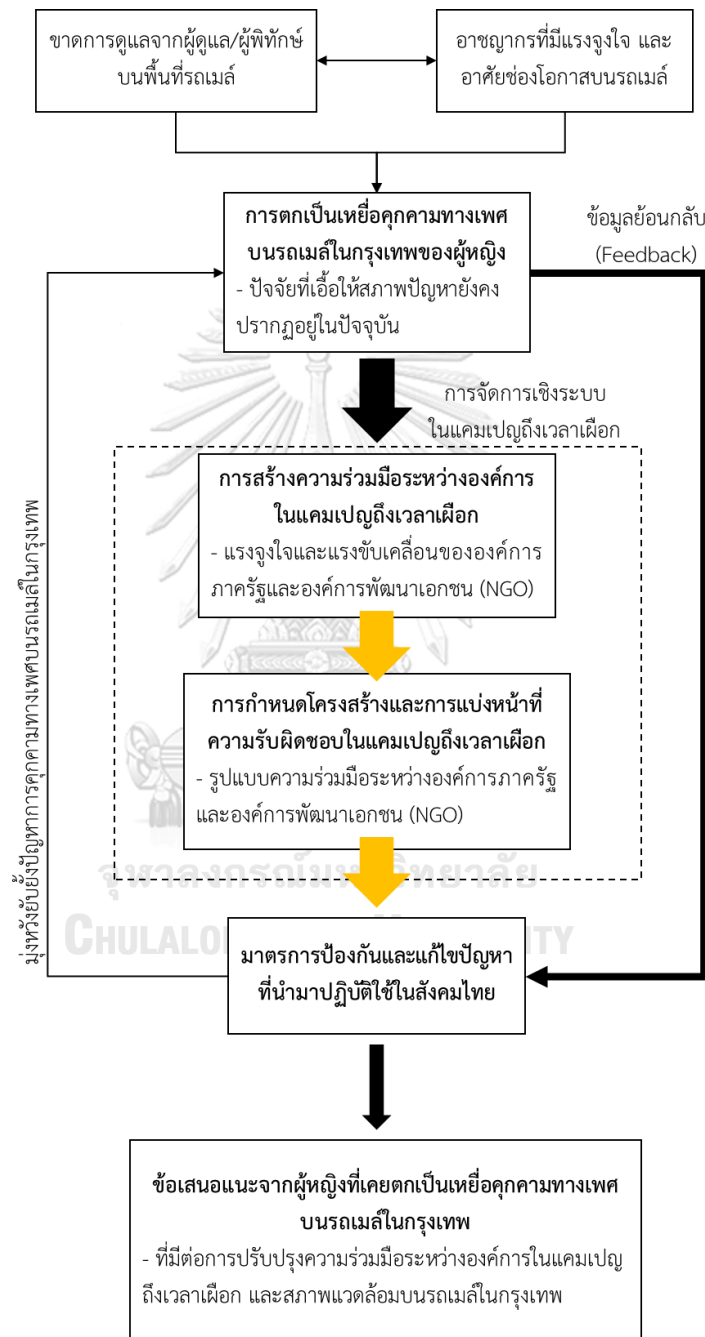
2) แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารจัดการความร่วมมือภาคสาธารณะ เป็นการทบทวนวรรณกรรมเพื่อศึกษาและนำมาประยุกต์ใช้ในการตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ต้องการทราบถึงรูปแบบของความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในศึกษาระณีแคมเปญดังกล่าว

3) ทฤษฎีระบบ เป็นการทบทวนวรรณกรรมเพื่อศึกษาและนำมาประยุกต์ใช้ต่อแนวทางสร้างกรอบการวิเคราะห์ในมิติอาชญาวิทยาแบบแยกส่วน หรือ เป็นขั้นตอนให้แก่ผู้วิจัย รวมถึงเป็นการตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ต้องการทราบถึงการจัดการเชิงระบบของความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในศึกษาระณีแคมเปญดังกล่าว

8. กรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual Framework)

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยตั้งคำถามวิจัยไว้ว่า ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในการป้องกันอาชญากรรม ศึกษาระณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร หรือ แคมเปญถึงเวลาเฟื่อง มีสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศอย่างไรจากทัศนะของผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อในขณะที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร แคมเปญถึงเวลาเฟื่องมีมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างไร มีรูปแบบความร่วมมือในแคมเปญถึงเวลาเฟื่องอย่างไร และมีการจัดการเชิงระบบในแคมเปญถึงเวลาเฟื่องอย่างไร ซึ่งการจะตอบคำถามวิจัยดังกล่าว ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยที่กล่าวถึงการตกเป็นเหยื่อบนระบบขนส่งสาธารณะ (ที่เจาะจงรถโดยสารประจำทาง หรือ รถเมล์) และองค์ประกอบต่าง ๆ ทั้งความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน การจัดการเชิงระบบ รวมถึงมาตรการเชิงป้องกันที่ปรากฏ ตามแนวคิดและทฤษฎีที่ได้ทบทวนวรรณกรรมเป็นภาพที่ 9 ได้ดังนี้

ภาพที่ 9 กรอบแนวคิดในการวิจัยเรื่อง ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในการป้องกันอาชญากรรม ศึกษากรณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร



บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

ในการดำเนินการวิจัยเรื่อง ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชนในการป้องกันอาชญากรรม ศึกษากรณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร หรือ แคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ผู้วิจัยได้เลือกทำการวิจัยวิธีการเชิงคุณภาพ (Qualitative Methodology) เป็นแนวทางในการวิจัยครั้งนี้ โดยใช้เครื่องมือในการวิจัยที่เรียงตามลำดับของการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ผู้วิจัยจะดำเนินการก่อนและหลัง กล่าวคือ ผู้วิจัยได้เริ่มต้นจากการวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) ที่เป็นเอกสารประเภทบทความงานวิจัยและบทความทางวิชาการทั้งของไทยและต่างประเทศ เพื่อสร้างองค์ความรู้ที่ได้รับจากการวิจัยเอกสาร ทำให้ผู้วิจัยได้เห็นภาพที่ชัดเจนมากขึ้นในการสร้างชุดคำถาม เพื่อการสัมภาษณ์ในลำดับต่อไป โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) กลุ่มประชากร กลุ่มที่ 1 ผู้บริหาร และ/หรือ พนักงานระดับปฏิบัติการขององค์การภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง กลุ่มที่ 2 ผู้บริหาร และ/หรือ พนักงานระดับปฏิบัติการขององค์กรพัฒนาเอกชนที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง นอกจากนี้ ผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์ที่ได้รับความยินยอมจากกลุ่มประชากร กลุ่มที่ 3 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ที่เป็นเพศหญิง ในช่วงอายุ 18-35 ปี และเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศในขณะสัญจรบนเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางของพื้นที่สังกัดเขตการเดินรถที่ 1 (เขตการเดินรถบางเขน) จังหวัดกรุงเทพมหานคร เพื่อให้ได้ข้อมูลจากกลุ่มประชากรที่ถือว่าเป็นกลุ่มเสี่ยงโดยตรงตามแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ซึ่งเมื่อได้ข้อมูลเป็นที่เรียบร้อยแล้วจึงนำข้อมูลของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ทั้งสามกลุ่มประจักษ์มาวิเคราะห์เนื้อหาข้อมูล (Content Analysis) เพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัยที่ได้กำหนดไว้ตั้งกระบวนการวิเคราะห์ที่ในภาพที่ 9 กรอบแนวคิดในการวิจัย และสังเคราะห์อภิปรายและสรุปประเด็นองค์ความรู้ใหม่ที่ได้มา ซึ่งรายละเอียดของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) มีดังนี้

1. ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants)

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับข้อมูลแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ซึ่งผู้วิจัยต้องดำเนินการสัมภาษณ์ผู้บริหาร และ/หรือ พนักงานระดับปฏิบัติการขององค์การภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชน และสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ที่เป็นเพศหญิง ในช่วงอายุ 18-35 ปี และเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศในขณะสัญจรบนเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางของพื้นที่สังกัดเขตการเดินรถที่ 1 (เขตการเดินรถบางเขน) จังหวัดกรุงเทพมหานคร เป็น

จำนวนทั้งหมด 23 คน ทั้งนี้ผู้วิจัยจึงทำการแบ่งกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ออกเป็น 3 กลุ่ม พร้อมกับระบุจำนวนบุคคลที่ประสงค์จะทำการสัมภาษณ์ ดังต่อไปนี้

กลุ่มที่ 1 ผู้ที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเผือกในองค์การภาครัฐ จำนวน 5 ท่าน ประกอบด้วย

- 1) อดีตผู้อำนวยการสำนักงานการเจ้าหน้าที่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ในระดับบริหาร 1 ท่าน
- 2) บุคลากรระดับปฏิบัติการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ในระดับปฏิบัติการ 2 ท่าน
- 3) ผู้อำนวยการและเจ้าหน้าที่อาวุโส สำนักสนับสนุนสุขภาวะประชากรกลุ่มเฉพาะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในระดับบริหาร 1 ท่าน และระดับปฏิบัติการ 1 ท่าน

กลุ่มที่ 2 ผู้ที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเผือกในองค์การพัฒนาเอกชน จำนวน 5 ท่าน ประกอบด้วย

- 1) ผู้จัดการฝ่ายโครงการและนโยบาย มูลนิธิแอ็คชั่นเอด อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) ในระดับบริหาร 1 ท่าน
- 2) ผู้จัดการแผนงานสุขภาวะผู้หญิงและความเป็นธรรมทางเพศ ในสังกัดสมาคมเพศวิถีศึกษา ในระดับบริหาร 1 ท่าน
- 3) หัวหน้าฝ่ายส่งเสริมภาคีเครือข่าย มูลนิธิหญิงชายก้าวไกล ในระดับปฏิบัติการ 1 ท่าน
- 4) บุคลากรที่รับผิดชอบโครงการ เครือข่ายสลัมสี่ภาค ในระดับปฏิบัติการ 1 ท่าน
- 5) ผู้จัดการ บริษัท ไชยสิทธิ์ ดิจิตอล เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ในระดับบริหาร 1 ท่าน

กลุ่มที่ 3 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ที่เป็นเพศหญิง ในช่วงอายุ 18-35 ปี และเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ ในขณะที่สัญจรบนเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางของพื้นที่สังกัดเขตการเดินรถที่ 1 (เขตการเดินรถบางเขน) จังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด 13 ท่าน ซึ่งผู้วิจัยได้ตั้งเป้าหมายเริ่มต้นไว้ที่จำนวนไม่น้อยกว่า 10 คน และได้ดำเนินการสุ่มตัวอย่างแบบลูกโซ่ (Snowball Sampling) โดยขอให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญแนะนำคนรู้จัก ที่มีคุณสมบัติตรงกับของกลุ่มที่ 3 ซึ่งผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะเป็นผู้ติดต่อขออนุญาตคนที่แนะนำเป็นลำดับแรก และเมื่อได้รับคำอนุญาตตอบกลับมาเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยจึงดำเนินการติดต่อไปโดยตรงเพื่อขออนุญาตเชิญเข้าร่วมงานวิจัยในครั้งนี้ ทั้งนี้ เมื่อข้อมูลที่ได้รับจากกระบวนการสุ่มตัวอย่างแบบลูกโซ่ (Snowball Sampling) ได้ดำเนินการไปจนถึงจุดข้อมูลเริ่มวนและมีความอึดตัวที่พร้อมนำข้อมูลกลับมาวิเคราะห์ผลได้อย่างสมบูรณ์ ผู้วิจัยจึงได้หยุดกระบวนการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

โดยหลักเกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มประชากรเป้าหมาย หรือ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ผู้วิจัยดำเนินการใช้วิธีเจาะจงไปยังระดับผู้บริหาร ผู้แทน หรือ ผู้รับผิดชอบภารกิจขององค์การที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับความร่วมมือในโครงการป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตที่กรุงเทพมหานคร ทั้งขององค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนเป็นลำดับแรก อีกทั้งจะใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จากผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เป็นเพศหญิง ช่วงอายุ 18-35 ปีเท่านั้น และเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ ในขณะที่สัญจรบนเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางของพื้นที่สังกัดเขตการเดินรถที่ 1 (เขตการเดินรถบางเขน) จังหวัดกรุงเทพมหานคร โดยคำนึงถึงความสอดคล้องในคุณสมบัติของกลุ่มประชากรกลุ่มที่ 3 ที่ได้กำหนดไว้เป็นสำคัญ ซึ่งหลักเกณฑ์การคัดเลือกเข้าศึกษาของกลุ่มประชากรเป้าหมายแต่ละกลุ่ม (Inclusion Criteria) มีดังนี้

- 1) คุณสมบัติของกลุ่มที่ 1 ที่คัดเลือกเข้าศึกษา ได้แก่
 - 1.1) เป็นผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับแคมเปญถึงเวลาเผือกขององค์การภาครัฐ ทั้งในระดับบริหาร และ/หรือ ระดับปฏิบัติการ ที่มีประสบการณ์ทำงานร่วมกับอีกภาคส่วนอย่างน้อย 1 ปี
 - 1.2) เป็นผู้ที่ยินดีให้ข้อมูลและยินยอมเข้าร่วมการวิจัย
- 2) คุณสมบัติของกลุ่มที่ 2 ที่คัดเลือกเข้าศึกษา ได้แก่
 - 2.1) เป็นผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับแคมเปญถึงเวลาเผือกขององค์การพัฒนาเอกชน ทั้งในระดับบริหาร และ/หรือ ระดับปฏิบัติการ ที่มีประสบการณ์ทำงานร่วมกับอีกภาคส่วนอย่างน้อย 1 ปี
 - 2.2) เป็นผู้ที่ยินดีให้ข้อมูลและยินยอมเข้าร่วมการวิจัย
- 3) คุณสมบัติของกลุ่มที่ 3 ที่คัดเลือกเข้าศึกษา ได้แก่
 - 3.1) มีอายุตั้งแต่ 18-35 ปี
 - 3.2) เป็นเพศหญิง สัญชาติไทย
 - 3.3) มีความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางในพื้นที่สังกัดเขตการเดินรถที่ 1 (เขตการเดินรถบางเขน) อย่างน้อย 3 วันต่อสัปดาห์
 - 3.4) เป็นผู้ที่ยินดีให้ข้อมูลและยินยอมเข้าร่วมการวิจัย

นอกจากนี้ได้มีการตั้งเกณฑ์การคัดออกของกลุ่มประชากร (Exclusion Criteria) สำหรับการวิจัยครั้งนี้ คือ หากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ หรือ ผู้มีส่วนร่วมในการวิจัย ไม่ใช่บุคคลสัญชาติไทยที่มีสภาพร่างกายครบถ้วนสมบูรณ์ และก็ไม่เคยใช้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร รวมถึงไม่สามารถตอบคำถามในการสัมภาษณ์ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ตามจำนวนข้อคำถามที่ผู้วิจัยกำหนดไว้ในเบื้องต้น ผู้วิจัยจะดำเนินการคัดออกจากกลุ่มประชากรสำหรับการวิจัยนี้ในทันที

สำหรับการเตรียมการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในกลุ่มประชากรกลุ่มที่ 3 นี้ ตลอดจนวิธีการสัมภาษณ์ในการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์อย่างระมัดระวัง เนื่องจากประเด็นคำถามที่ใช้สัมภาษณ์อาจมีความละเอียดอ่อนที่ไปผลกระทบต่อความรู้สึกของผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้ และด้วยผู้วิจัยเป็นเพศชายอาจจะสร้างความเสี่ยงในการวิจัยครั้งนี้ที่ทำให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความรู้สึกรู้สิด หรือ ไม่กล้าที่จะเปิดเผยมุมมอง หรือ ความคิดที่ได้รับรู้ ซึ่งวิธีการสัมภาษณ์จะเริ่มต้นจากการเข้าไปสอบถามประชากรที่อยู่ในพื้นที่เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางของพื้นที่สังกัดเขตการเดินรถที่ 1 (เขตบางเขน) พร้อมทั้งผู้วิจัยแนะนำตัวให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้รับทราบถึงสถานะปัจจุบันของผู้วิจัย ที่ปัจจุบันกำลังศึกษาอยู่ในระดับปริญญาโท จากคณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย รวมถึงชี้แจงวัตถุประสงค์ของงานวิจัย และบอกระยะเวลาที่ใช้ในการสัมภาษณ์คือ 1 ชั่วโมงโดยประมาณ เพื่อสอบถามความยินยอมในเบื้องต้นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ หากได้รับการตอบกลับมาว่าสามารถเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้ จึงจะเริ่มต้นเข้าสู่การสัมภาษณ์ที่ผู้วิจัยได้จัดเตรียมคำถามไว้ ซึ่งในระหว่างการสัมภาษณ์ จะมีบางคำถามที่อาจมีความละเอียดอ่อนต่อความรู้สึกของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ทางผู้วิจัยจะคำนึงถึงความรู้สึกทางอารมณ์และท่าทางของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เพื่อพยายามสร้างบรรยากาศและความรู้สึกปลอดภัยแก่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญทุกคนตลอดการสัมภาษณ์นี้ อีกทั้งการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ทั้ง 3 กลุ่ม ผู้วิจัยจะสอบถามความยินยอมจากประชากรทั้ง 3 กลุ่ม ก่อนเริ่มการวิจัยทุกครั้ง ประกอบกับจะสอบถามผู้ให้ข้อมูลสำคัญถึงความสะดวกที่จะให้ผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์ในพื้นที่ใด เช่น ในพื้นที่บริเวณอุ้งรถโดยสารประจำทางเขตบางเขน หรือ ในสถานที่ของทำงานผู้เข้าร่วมวิจัย เป็นต้น

2. เครื่องมือและเทคนิคการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยเลือกเครื่องมือหลักในการวิจัยคือ การสัมภาษณ์ (Interview) ซึ่งเทคนิคที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นเทคนิคการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi Structured Interview) หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งคือ การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-Depth Interview) โดยผู้วิจัยเตรียมชุดคำถามไว้เบื้องต้นและได้สร้างชุดคำถามเพิ่มเติมจากการได้รับฟังคำตอบของผู้เข้าร่วมวิจัย หรือ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในขณะนั้น ซึ่งตัวอย่างข้อคำถามที่เตรียมไว้เบื้องต้นสำหรับกลุ่มประชากรทั้ง 3 กลุ่ม สามารถจำแนกหมวดหมู่ของชุดคำถามได้เป็น 2 ชุดคำถาม ดังนี้

1) ตัวอย่างชุดคำถาม สำหรับกลุ่มที่ 1 และ 2 ผู้ที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ในส่วนขององค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน เช่น

1.1) ท่านคิดว่าปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางที่ยังคงปรากฏอยู่ในสังคมไทยปัจจุบัน ปรากฏขึ้นในรูปแบบพฤติกรรมอย่างไร

1.2) ในมุมมองขององค์กรท่าน ท่านคิดว่าปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางปรากฏขึ้นจากสาเหตุปัจจัยใดบ้างในสังคมไทย และทำไมจึงเป็นเช่นนั้น

1.3) ด้วยพันธกิจ หรือ ภารกิจขององค์กรท่าน มีอะไรบ้าง และคิดว่าควรมีบทบาทและหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง และ/หรือ โดยอ้อมในเรื่องเกี่ยวกับปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในสังคมไทยอย่างไร

1.4) ในมุมมองขององค์กรท่านแคมเปญถึงเวลาเฟื่องคืออะไร และทำไมถึงมีความร่วมมือกับกลุ่มองค์กรภาครัฐ และ/หรือ องค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ในการจัดทำแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง และเป็นการให้ความร่วมมือในลักษณะใด

1.5) ในฐานะที่ท่านมีความร่วมมือกับกลุ่มองค์กรภาครัฐ และ/หรือ องค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ในการดำเนินแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ท่านคิดว่าจุดเด่นของแต่ละองค์กรที่ได้มาสร้างความร่วมมือต่อกันในขณะนั้นคืออะไร

1.6) จากการเข้าร่วมมือในแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ท่านคิดว่าอะไรคือ ปัญหาและอุปสรรคที่องค์กรท่านพบเจอจากการร่วมดำเนินงานกับกลุ่มองค์กรภาครัฐ และ/หรือ องค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) (เช่น เป้าหมายขององค์กร งบประมาณ หรือ อื่นๆ เป็นต้น)

1.7) จากการเข้าร่วมมือแคมเปญถึงเวลาเฟื่องในขณะนั้น องค์กรท่านมีแนวทางการป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในสังคมไทย อย่างไร (แนวทางการป้องกัน อาจหมายถึง เครื่องมือ หรือ ผลผลิตที่จะสามารถหยุดยั้งปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางที่เกิดจากโครงการถึงเวลาเฟื่อง)

1.8) สำหรับแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ได้มีการกำหนดภารกิจด้านการให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อ (Victim Support) หรือไม่ และ (ถ้ามี) มีกระบวนการขั้นตอนการดำเนินงานด้านนั้นอย่างไร

1.9) พื้นที่สาธารณะอย่างรถโดยสารประจำทางในสังคมไทย องค์กรท่านคิดว่าควรมีการปรับปรุง และ/หรือ พัฒนายกระดับสภาพแวดล้อมในพื้นที่ให้มีความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทุกเพศ ทุกวัยได้อย่างไร

1.10) ในมุมมองของท่าน คิดว่าหน่วยงานใดควรเข้ามามีบทบาทและหน้าที่หลักในการสร้างแนวทางป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในสังคมไทย และควรมีแนวทางการป้องกันอย่างไร

2) ตัวอย่างชุดคำถาม สำหรับกลุ่มที่ 3 ผู้หญิงในช่วงอายุ 18-35 ปี ที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางบนเส้นทางเดินรถในพื้นที่สังกัดเขตการเดินรถที่ 1 (เขตบางเขน) และเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง เช่น

2.1) ปัจจุบันท่านอายุเท่าไร

- 2.2) ปัจจุบันท่านประกอบอาชีพอะไร
- 2.3) ท่านใช้บริการรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) บ่อยแค่ไหน (กี่ครั้งต่อสัปดาห์)
- 2.4) ท่านช่วยเล่าประสบการณ์ที่เคยประสบปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางว่าเกิดขึ้นได้อย่างไร
- 2.5) ท่านคิดว่าเพราะอะไร เพศหญิงจึงตกเป็นผู้ถูกคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางเป็นส่วนใหญ่
- 2.6) ท่านคิดว่ารถโดยสารประจำทางมีความเหมาะสมในการเป็นพื้นที่เสี่ยงให้เกิดอาชญากรรมอย่างไร
- 2.7) ท่านคิดว่าสภาพแวดล้อมของรถโดยสารประจำทางลักษณะใดที่มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดคุกคามทางเพศ
- 2.8) เมื่อท่านประสบปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ท่านมีวิธีการ หรือ เทคนิคในการรอดพ้นจากสถานการณ์นั้นอย่างไร
- 2.9) หลังจากท่านเคยเผชิญสถานการณ์นั้น ในมุมมองการใช้บริการรถโดยสารประจำทางของท่าน ทั้งก่อนและหลังเจอสถานการณ์นั้น ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร
- 2.10) ท่านคิดว่าปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในสังคมไทย ควรจะมีแนวทางป้องกันอย่างไร และ/หรือ ตัวของท่านเองสามารถมีส่วนช่วยป้องกันได้อย่างไร รวมถึงท่านเชื่อมั่นในระบบการป้องกันที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือไม่ อย่างไร
- 2.11) ท่านคิดว่าบทบาท และ/หรือ บุคลิกของพนักงานเก็บค่าโดยสาร (กระเป๋ารถเมล์) ควรจะมีลักษณะเป็นอย่างไร และถ้ามีเหตุการณ์การคุกคามทางเพศเกิดขึ้นบนรถโดยสารประจำทาง พนักงานเก็บค่าโดยสาร (กระเป๋ารถเมล์) ควรจะทำหน้าที่อย่างไร
- 2.12) ท่านคิดว่าองค์การจากทุกภาคส่วน (ภาครัฐ/NGOs/ภาคประชาชน) ควรมีบทบาทในการป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางอย่างไร
- 2.13) ท่านรู้จักแคมเปญถึงเวลาเผือกหรือไม่ (ในกรณีที่ไม่รู้จัก ผู้วิจัยจะเล่ารายละเอียดแคมเปญนี้ ให้ฟังก่อนเพื่อสร้างความเข้าใจ)
- 2.14) ท่านเคยเห็นภาพสติ๊กเกอร์ของแคมเปญถึงเวลาเผือกที่ติดบนรถโดยสารประจำทางหรือไม่ และจากภาพที่ท่านเห็นคิดว่าสร้างความตื่นตัวให้กับสังคมในประเด็นปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางอย่างไร
- 2.15) ถ้าท่านในฐานะผู้ที่ผ่านการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเป็นประจำ จะมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประเด็นปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารสาธารณะให้แก่องค์การภาครัฐ องค์การพัฒนาเอกชน และภาคประชาชน อย่างไร

อนึ่ง การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ที่ผู้วิจัยเลือกใช้ในการเก็บข้อมูล จะเริ่มต้นสัมภาษณ์จากกลุ่มประชากรกลุ่มที่ 1 และ 2 ก่อน เพื่อนำคำตอบที่ได้มาสร้างเป็นชุดคำถามเพิ่มเติมที่จะใช้สัมภาษณ์กับกลุ่มประชากรกลุ่มที่ 3 ว่าแคมเปญถึงเวลาเมื่อมีประสิทธิภาพพอหรือไม่ ที่จะป้องกันพฤติกรรมกรรมการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะของสังคมไทย

อีกทั้ง ในการสัมภาษณ์เชิงลึก ทั้ง 3 กลุ่มประชากร ผู้วิจัยทำหน้าที่เป็นผู้สัมภาษณ์ ซึ่งมีการเตรียมความพร้อมก่อนลงพื้นที่เก็บข้อมูล โดยเริ่มต้นจากการสร้างชุดคำถามที่ได้ดัดแปลงจากการทบทวนวรรณกรรมและวัตถุประสงค์ในการวิจัยครั้งนี้ที่ได้กำหนดไว้ และนำมาปรึกษากับอาจารย์ที่ปรึกษาของงานวิจัยชิ้นนี้ เพื่อปรับปรุงให้มีความครอบคลุมและมีประสิทธิภาพมากที่สุดก่อนที่จะนำไปปฏิบัติใช้จริง

นอกจากนี้ผู้วิจัยมีการทดสอบชุดคำถามที่ได้มานำร่องกับตัวอย่างของกลุ่มประชากร (Pilot Testing) เพื่อดูความสมบูรณ์และเป็นที่เข้าใจได้ง่ายของชุดคำถาม ประกอบกับผู้วิจัยประเมินความสามารถ และ/หรือ ศักยภาพของตนเอง เพื่อสังเกตการสื่อสารของตนเอง และนำมาปรับปรุงทักษะการถามคำถาม รวมถึงทักษะการสื่อสารให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยผ่านการรับฟังข้อมูลย้อนกลับ (Feedback) จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เป็นกลุ่มตัวอย่างของประชากรที่เข้าร่วมการทดสอบดังกล่าว

3. การวิเคราะห์และตีความข้อมูล (Data Analysis and Interpretation)

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาจากวิธีการวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) ประกอบกับดำเนินการถอดเทปข้อมูลที่บันทึกเสียงจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับกลุ่มประชากร และดำเนินการตรวจสอบข้อมูล จำแนกและจัดระเบียบข้อมูลเป็นหมวดหมู่ และนำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เพื่อเรียบเรียงใหม่ และอภิปรายให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวิจัย

อีกทั้งผู้วิจัยได้คัดเลือกคำพูด (Quotation) เพื่อสะท้อนให้เห็นประสบการณ์โดยตรงของเหยื่อเพศหญิง และแนวทางการแก้ไขปัญหาโดยวิธีการสร้างความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน (NGO) มานำเสนอลงในงานวิจัยครั้งนี้

4. จริยธรรมการวิจัย (Research Ethics)

ก่อนการดำเนินงานลงพื้นที่ในการวิจัย ผู้วิจัยดำเนินการยื่นขอจริยธรรมการวิจัยในคนต่อคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคนแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยก่อนการเก็บข้อมูลในการวิจัยนี้ เพื่อรอการพิจารณาอนุญาตให้เริ่มดำเนินการได้ และเมื่อเริ่มดำเนินการผู้วิจัยจะมีกระบวนการให้ข้อมูลแก่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยเริ่มต้นจากการทำหนังสือขออนุญาตอย่างเป็นทางการ

ในการเข้าไปสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญกับกลุ่มประชากรกลุ่มที่ 1 (องค์การภาครัฐ) และกลุ่มที่ 2 (องค์การพัฒนาเอกชน) ส่วนกลุ่มประชากรกลุ่มที่ 3 (ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง) มีการขออนุญาตด้วยวาจา พร้อมแนบเอกสารเกี่ยวกับงานวิจัยนี้ให้พิจารณา เพื่อขอความยินยอมเข้าร่วมวิจัย

อีกทั้งก่อนการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก ผู้วิจัยชี้แจงวัตถุประสงค์ในการวิจัย ตลอดจนอธิบายทุกการกระทำที่จะเกิดขึ้นในขณะสัมภาษณ์ เช่น การบันทึกเสียงตลอดการสัมภาษณ์ เป็นต้น รวมถึงการทำหนังสือขอความยินยอมจากผู้ร่วมวิจัยว่าสามารถเปิดเผยข้อมูลเพื่อการวิจัยครั้งนี้ได้หรือไม่ ในรูปแบบเอกสารอย่างเป็นทางการ เพื่อเป็นการปกป้องสิทธิความเป็นส่วนตัวของกลุ่มประชากรไม่ให้ถูกละเมิดจากการดำเนินการวิจัยนี้

ทั้งนี้ผู้วิจัยจะไม่เรียกผู้ให้ข้อมูลสำคัญว่า “ผู้ถูกวิจัย” เนื่องจากตระหนักว่า ผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีสิทธิ มีเสียงที่จะเสนอแนะติชม และอยู่ในฐานะเท่าเทียมกับผู้วิจัย หรือ ในฐานะ “ผู้ร่วมวิจัย” มากกว่า “ผู้ถูกศึกษาวิจัย” โดยผู้วิจัยจะแทรกจริยธรรมการวิจัยอยู่ในทุกกระบวนการวิจัย

นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ยื่นขอจริยธรรมการวิจัยในคนก่อนการดำเนินการเก็บข้อมูล ซึ่งกระบวนการเก็บข้อมูลการวิจัยนี้ได้เป็นไปตามมติที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคน กลุ่มสหสถาบัน ชุดที่ 1 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562 เลขที่โครงการวิจัยที่ 015.1/62

โดยสรุปจากระเบียบวิธีวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายถึงวิธีดำเนินการวิจัยในภาคสนาม โดยผู้วิจัยจะลงพื้นที่วิจัยภาคสนามที่บริเวณอุร์ถโดยสารประจำทาง เขตบางเขน และสถานที่ทำการขององค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเผือก ซึ่งใช้เทคนิควิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการวิเคราะห์เอกสารบทความวิชาการกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่จะศึกษาเพิ่มเติม ทั้งของไทยและต่างประเทศ ประกอบกันจะมีการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง หรือ การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกด้วย นอกจากนี้วิธีวิเคราะห์ข้อมูลที่ผู้วิจัยใช้เป็นหลักจะเป็นการวิเคราะห์เนื้อหา ที่ได้จากเอกสารทางวิชาการและการถอดเทปบันทึกเสียงหลังการสัมภาษณ์ผู้ร่วมวิจัย เพื่อให้ได้คำตอบที่มีความแม่นยำและความเชื่อถือได้ของข้อมูลที่ถูกกำกับตามระเบียบของจริยธรรมการวิจัยในคนที่สอดคล้องอยู่ในทุกกระบวนการวิจัยครั้งนี้ ตั้งแต่ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลตลอดจนถึงขั้นการเผยแพร่ผลการวิจัยสู่สาธารณะ

บทที่ 4 ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง “ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในการป้องกันอาชญากรรม: ศึกษากรณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยได้สืบค้นเอกสารที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเผือกที่อยู่ในรูปแบบข้อมูลรายงานของแคมเปญถึงเวลาเผือก คู่มือถึงเวลาเผือก และข้อมูลบนสื่อออนไลน์ต่าง ๆ ได้แก่ Facebook Page ชื่อ เมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิง Safe Cities For Women Thailand กับ Facebook Group ชื่อ ทีมเผือก-ทีมหยุดภัยคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ และทำวรรณกรรมปริทัศน์เกี่ยวกับงานวิจัยประเด็นปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะกับประเด็นความร่วมมือในการป้องกันอาชญากรรม ที่อยู่ในรูปแบบบทความวิจัยและบทความทางวิชาการของประเทศไทยและต่างประเทศ อาทิ ประเทศเนปาล ประเทศอินเดีย ประเทศอียิปต์ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศเม็กซิโก และประเทศญี่ปุ่น ซึ่งรวบรวมจากในช่วงปี ค.ศ. 2000 จนถึงปี ค.ศ. 2017 แล้วนำมาวิเคราะห์ตามขั้นตอนการวิจัยข้อมูลทางเอกสาร (Documentary Research)

พบว่าในประเทศเหล่านั้นก็ประสบกับปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะตลอดจนในพื้นที่สาธารณะอื่น ๆ อาทิ ท้องถนน สวนสาธารณะ เช่นเดียวกันกับประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่สภาพปัญหานี้ที่ปรากฏในสังคมของประเทศเหล่านั้นล้วนเกิดจากมายาคติชายเป็นใหญ่ที่ถูกปลูกฝังในโครงสร้างวัฒนธรรมของสังคมมาอย่างยาวนาน โดยลักษณะของพฤติกรรมการคุกคามทางเพศที่ปรากฏนั้นมักมีรูปแบบที่คล้ายคลึงกันคือ การคุกคามทางเพศด้วยวาจา เช่น การฉวยปาก การแซว เป็นต้น และด้วยการสัมผัส เช่น การใช้วัยวะเพศชายมาถูโดนตัวผู้หญิง การแตะตัว เป็นต้น ประกอบทัศนคติของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นเพศหญิงที่มีต่อปัญหาการคุกคามทางเพศซึ่งมองว่าปัญหาการคุกคามทางเพศถูกปลูกฝังจนกลายเป็นเรื่องปกติในสังคม ที่สะท้อนถึงความเมินเฉยของผู้คนในการให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อ จึงเป็นผลให้ผู้หญิงจำเป็นต้องเป็นปรับตัวให้เข้ากับสภาพปัญหาและต้องทำหน้าที่ผู้ปกป้องดูแลตัวเอง เนื่องจากความอ่อนแอของผู้ดูแลที่ทำหน้าที่ปกป้องดูแลความปลอดภัยในพื้นที่สาธารณะอย่างระบบขนส่งสาธารณะไม่เต็มประสิทธิภาพ จึงเป็นช่องโอกาสที่ปัญหานี้สามารถเกิดขึ้นได้ง่าย ในส่วนวิธีการแก้ไขปัญหาขององค์การภาครัฐ และ/หรือองค์การพัฒนาเอกชน (NGO) ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งวิธีการแก้ไขปัญหาล้วนใหญ่ของประเทศเหล่านั้นในปัจจุบันจะแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยวิธีการสร้างความร่วมมือระหว่างองค์การจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคประชาสังคม และภาคประชาชน เพื่อมาสร้างกิจกรรมรณรงค์ให้เกิดความตระหนักถึงปัญหานี้ให้สังคมได้รับรู้ และการปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมให้ผู้หญิงมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ได้แก่

การสร้างพื้นที่สำหรับผู้หญิงบนพื้นที่ส่วนหนึ่งของระบบขนส่งสาธารณะ เช่น พื้นที่สถานีชานชาลา และตู้ขบวนรถไฟสำหรับผู้หญิง เป็นต้น ทั้งนี้วิธีการแก้ไขปัญหานั้นในอนาคตส่วนใหญ่มักมุ่งเน้นในการขยายขอบเขตความร่วมมือระหว่างองค์การให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ของปัญหา เพื่อเกิดการปรับปรุงคุณภาพในการดำเนินชีวิตของผู้หญิงให้ดีขึ้น พร้อมทั้งใช้กระบวนการขัดเกลาทางสังคมในการลบล้างทัศนคติที่กีดกันทางเพศระหว่างชายและหญิงให้เลือนหายไปจากสังคม

ทั้งนี้จากการสืบค้นเอกสารและทำวรรณกรรมปริทัศน์ ส่งผลให้ผู้วิจัยได้เห็นภาพแบบองค์รวมของสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะที่ปรากฏในหลากหลายประเทศ จึงนำมาประยุกต์ในการสร้างชุดคำถามสำหรับการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) กับกลุ่มประชากรทั้ง 3 กลุ่ม ที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อมกับการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง จำนวนทั้งสิ้น 23 คน ได้แก่ กลุ่มประชากรที่เกี่ยวข้องในทางตรง คือ ผู้บริหารกับเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการในส่วนขององค์การภาครัฐ จำนวน 5 คน และองค์การพัฒนาเอกชน จำนวน 5 คน ส่วนกลุ่มประชากรที่เกี่ยวข้องในทางอ้อม กล่าวคือ ไม่ได้มีส่วนร่วมในการดำเนินงานแคมเปญนี้โดยตรง แต่อาจเป็นผู้ได้รับผลกระทบ หรือ ผลที่เกิดจากการดำเนินงานของแคมเปญดังกล่าว คือ ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เป็นเพศหญิง ช่วงอายุ 18-35 ปี และเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ในขณะสัญจรบนเส้นทางเดินรถฯ ของพื้นที่สังกัดเขตการเดินรถที่ 1 (เขตการเดินรถบางเขน) จังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวน 13 คน โดยผู้วิจัยใช้การสุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) และการสุ่มแบบลูกโซ่ (Snowball Sampling) เมื่อได้ข้อมูลเชิงลึกจากการสัมภาษณ์ทั้ง 3 กลุ่มประชากร จึงนำมาวิเคราะห์ข้อมูล และนำเสนอในรูปแบบของการบรรยายโดยการพัฒนาเป็นผลการศึกษาในครั้งนี้

การวิเคราะห์ผลการศึกษาเรื่อง “ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในการป้องกันอาชญากรรม: ศึกษากรณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยจะนำเสนอผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาเป็น 3 ประเด็นสำคัญ ตามลำดับดังนี้

1. สภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลวิจัยจากกลุ่มประชากรทั้ง 3 กลุ่ม โดยเฉพาะกับประชากรกลุ่มที่ 3 คือผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศในขณะใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ทำให้ผู้วิจัยได้ข้อค้นพบเกี่ยวกับสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครว่า สาเหตุใดจึงส่งผลให้ปัญหานี้ปรากฏในสังคมไทย ประกอบมีองค์ประกอบอื่นใดบ้างที่เอื้อให้ปัญหานี้ยังคงสภาพอยู่ได้ในปัจจุบัน ซึ่งผู้วิจัยจะนำเสนอข้อค้นพบของประเด็นนี้โดยจำแนกมุมมองเป็น 5 มิติ ได้แก่

1.1 มายาคติชายเป็นใหญ่สาเหตุของปัญหาการคุกคามทางเพศ

ปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบชนสง่าสารณะของประเทศไทย โดยเฉพาะกับรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าปัญหาดังกล่าวมีรากเหง้ามาจากโครงสร้างทางวัฒนธรรมของไทยที่มีมายาคติเกี่ยวกับชายเป็นใหญ่นับแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน ส่งผลให้บรรทัดฐานทางสังคมไทยปรากฏความไม่เท่าเทียมกันทางเพศระหว่างผู้ชายกับผู้หญิง รวมถึงการกีดกันทางเพศด้วย ซึ่งสังคมไทยในอดีตมักมองผู้หญิงมีสถานะเป็นเพียงวัตถุทางเพศ (Sex Object) สำหรับผู้ชาย ประกอบกับผู้หญิงถูกสังคมกำหนดให้มีบทบาททางสังคมที่ต้องทำหน้าที่เป็นผู้คอยสนับสนุนทุกอย่างให้กับผู้เป็นสามี (ผู้ชาย) โดยมายาคตินี้ได้ถูกส่งต่อตามกาลเวลาของยุคสมัยผ่านกระบวนการขัดเกลาสังคม ซึ่งในปัจจุบันก็ยังคงเหลือร่องรอยของมายาคติชายเป็นใหญ่ปรากฏอยู่ในสังคมไทย แต่อาจจะไม่รุนแรง หรือ เข้มข้นเท่ากับในอดีต เช่น ปัญหาความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับผู้หญิง เป็นต้น

อนึ่ง ปัญหาการคุกคามทางเพศนั้นเป็นผลส่วนหนึ่งมาจากมายาคติชายเป็นใหญ่ที่แฝงอิทธิพลมาอย่างยาวนานจนฝังรากลึกในสังคมไทย ที่ทำให้เกิดเป็นปัญหาความรุนแรงที่ปรากฏขึ้นกับผู้หญิงในสังคมไทย ดังใจความสำคัญจากคำสัมภาษณ์ของทั้งระดับผู้บริหารองค์การภาครัฐ ผู้บริหารองค์การพัฒนาเอกชน และเพศหญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อ

“มีงานวิจัยของไทยหลายชิ้นที่บ่งบอกว่าในยุคอดีตของสังคมไทย บทบาทของผู้หญิง หรือ ภรรยา ต้องมีหน้าที่คอยดูแลและสนับสนุนสามีที่เป็นผู้นำครอบครัว และคอยปฏิบัติตนให้อยู่แต่ในบ้านงานเรือน พร้อมยกอำนาจการตัดสินใจให้เป็นหน้าที่ของผู้ชายโดยทั้งสิ้น ประกอบกับการอบรมสั่งสอนลูกที่เป็นผู้หญิงก็มักเน้นเรื่องการรักษานวลสงวนตัว การห้ามไม่ให้ทำเรื่องอับอายต่อหน้าสาธารณชน ซึ่งถ้าเป็นเรื่องเพศยิ่งถือเป็นเรื่องใหญ่ที่จะสร้างความเสื่อมเสียเกียรติและศักดิ์ศรีแก่วงศ์ตระกูล ด้วยวิธีความคิดในอดีตของสังคมไทยจึงทำให้ผู้ชายมักมีบทบาทที่อยู่เหนือบทบาทของผู้หญิง ปัญหาความรุนแรงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับผู้หญิงในสังคมไทยปัจจุบัน รวมถึงปัญหาการคุกคามทางเพศด้วย จึงพอเทียบเคียงได้ว่าส่วนหนึ่งเป็นอิทธิพลจากมายาคติชายเป็นใหญ่ ที่อาจจะสร้างแรงจูงใจให้ผู้กระทำผิดมองผู้หญิงนั้นมีอำนาจการขจัดขึ้นน้อยกว่าตนเอง”

(ID1 ผู้บริหารขององค์การพัฒนาเอกชน หรือ NGO ที่เกี่ยวข้องกัปัญหาดังกล่าว)

“การคุกคามทางเพศในลักษณะแบบแซว แตะตัว จริง ๆ พี่ว่ามันมีมานานแล้วนะในสังคมไทย ซึ่งภาษาไทยสมัยก่อนจะเรียกกันว่า หม่าหยอกไก่ แบบผู้ชายหยอกล้อเกี้ยวผู้หญิงแบบที่เล่นทีจริง แล้วแบบตัวผู้หญิงเองก็ไม่ขัดขึ้นอะไร ก็ปล่อยผ่านไป เพราะแบบนี้และที่ผู้ชายมันก็ได้ใจ ก็กลับมาทำเรื่อย ๆ เพราะรู้แล้วไง ว่าเล่นกับคนนี่แล้วเล่นได้ ถ้ารู้จักกันมานานหน่อยก็อาจจะเล่นไปไกล อารมณ์แบบภาษาทะเล่ถึงก็มี นี่และพี่ว่ามันสะท้อนถึงความเป็น

ผู้ชายที่ยกตัวอยู่เหนือผู้หญิงแบบชอบหยอกล้อกันเชิงลามก หรือ เชิงส่อเสียดเรื่องเพศในที่สาธารณะ ที่ทำงาน ได้อย่างหน้าตาเฉย แล้วในสังคมก็มองว่ามันเป็นเรื่องปกติ”

(ID2 เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการขององค์การภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องกัปัญหาดังกล่าว)

“เราคิดว่า พฤติกรรมผู้ชายที่ชอบมาหยอกเ้าผู้หญิง ไปในแบบเชิงลามก แล้วทั้งที่เราเองก็มีแสดงท่าทีไม่ชอบ ทำสีหน้าไม่พอใจ แต่พวกผู้ชายก็ยังมาทำกับเราเหมือนเดิมในวันถัดไป เรา รู้สึกว่าแบบเรื่องชายเป็นใหญ่ก็คงจะใช่ที่เป็นต้นตอหนึ่งที่ส่งเสริมให้ผู้ชายรู้สึกแบบตัวเองมีศักดิ์ศรีเหนือผู้หญิง เลยก้าทำอะไรห้าม ๆ กับผู้หญิง ซึ่งเราเป็นผู้หญิงก็ทำอะไรมาไม่ได้ เพราะเขาก็มาหยอกล้อเรา เราก็ได้แต่ปล่อยผ่านไป ไม่เก็บมาคิดมาก แล้วในคราวหลังเราก็พยายามเลี่ยง ถ้าเรารู้สึกไม่ไหวกับการโดนแซวแบบนี้แล้ว”

(ID3 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

จากตัวอย่างข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์นี้ แสดงให้เห็นถึงอิทธิพลของมายาคติชายเป็นใหญ่ที่ประกอบสร้างทัศนคติให้กับผู้ชายกลุ่มหนึ่งในสังคมไทยปัจจุบัน ซึ่งมองว่าตนเองนั้นมีอำนาจและบทบาทเหนือกว่าผู้หญิง จึงนำไปสู่การก่อปัญหาความรุนแรงต่อผู้หญิงบนรถโดยสารประจำทาง นอกจากนี้มายาคติชายเป็นใหญ่ยังเสริมสร้างความมั่นใจและแรงจูงใจให้กับผู้กระทำผิดสามารถกล้ากระทำความผิดได้อย่างไม่เกรงกลัวกฎหมาย เพราะค่านิยมของผู้คนบางกลุ่มในสังคมไทยมักให้ความสำคัญกับการแสดงออกทางพฤติกรรมของเพศหญิงที่มองว่าการตกเป็นเหยื่อนั้นมาจากตัวของเพศหญิงเอง เช่น การแต่งกาย อากัปกริยา เป็นต้น ซึ่งสร้างความอับอายให้กับเพศหญิงที่ตกเป็นเหยื่อหากเรื่องราวเป็นที่รับรู้ในสาธารณะ จึงต้องปกปิดให้กลายเป็นเรื่องส่วนบุคคล ไม่ดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรมกับผู้กระทำผิด ซึ่งเป็นผลให้เกิดการลดทอนคุณค่าความเป็นเพศสภาพของเพศหญิง อีกทั้งเมื่อผู้กระทำผิดใช้บทบาทความเป็นเพศชายตามเพศสภาพของตนในการละเมิดสิทธิของเพศหญิง จึงส่งผลให้ผู้หญิงต้องจำทนยอมตกอยู่ในสถานการณ์เช่นนี้อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ มีหน้าซ้ำสภาพแวดล้อมในวิถีชีวิตของผู้คนบนรถโดยสารประจำทางบางครั้งก็เกิดการกดขี่ความเป็นเพศสภาพของผู้หญิง ที่มักปรักปรำว่าจุดเริ่มต้นของปัญหาการคุกคามทางเพศนั้นมาจากการกระทำ หรือ การแสดงพฤติกรรมของเหยื่อ และยากที่จะหาหลักฐานมาลงโทษผู้กระทำผิด

“พฤติกรรมคุกคามทางเพศที่มีให้เห็นบนรถโดยสารประจำทางแสดงถึงความคิดแบบชายเป็นใหญ่ เพราะส่วนใหญ่เวลาเกิดเหตุสังคมชอบมองว่าเป็นเรื่องไม่ได้สร้างความเสียหาย ไม่ใช่เรื่องใหญ่อย่างการข่มขืน หรือ ขโมยทรัพย์สิน ซึ่งสังคมไทยถูกปลูกฝังมาอย่างนั้น มักจะมีเสียงของสังคมมองว่าผู้ชายอาจจะไม่ได้ตั้งใจก็ได้ คงเป็นเพราะสภาพแวดล้อมตอนนั้นแออัด เบียดเสียดมากกว่า ซึ่งผู้หญิงจำต้องเป็นฝ่ายเสียเปรียบและบางครั้งก็ถูกตั้งคำถามว่าเป็น

เพราะตัวผู้หญิงเองที่แต่งตัว หรือ ทำท่าทางดึงดูดให้ผู้กระทำผิดเข้ามาหาหรือเปล่า และเวลาเกิดปัญหานี้ยากมากที่จะหาหลักฐานไปยืนยันเพื่อจับกุมผู้กระทำผิดได้ ผู้หญิงที่ตกเป็นเหยื่อจึงต้องยอมทนเหมือนไม่มีอะไรเกิดขึ้น”

(ID4 เจ้าหน้าที่รัฐระดับปฏิบัติการของรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

จากการใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะพบว่า สถานะการณ์ทางสังคมที่กำลังปรากฏอยู่ในสังคมไทยปัจจุบัน มองว่าปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางนั้นเป็นเรื่องปกติ และไม่ใช่เรื่องที่สร้างความอันตรายถึงขั้นร้ายแรงมากเท่าไรเมื่อเปรียบเทียบกับปัญหาการข่มขืน หรือ ลักขโมยทรัพย์สิน ประกอบกับทัศนคติของสังคมไทยเริ่มจะคุ้นชินกับพฤติกรรมเช่นนี้ การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ตกเป็นเหยื่อจึงมีปรากฏเป็นส่วนน้อย อีกทั้งบริบทบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครมีสภาพที่แออัด คับคั่งไปด้วยผู้คนที่มาใช้บริการ ทำให้การสอดส่องดูแลผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง รวมถึงการจับกุมผู้กระทำผิดมาดำเนินคดีจึงเป็นเรื่องที่ยากลำบากในสภาพแวดล้อมเช่นนั้น ซึ่งบริบทดังกล่าวที่ปรากฏได้เป็นอีกหนึ่งแรงจูงใจที่ผู้กระทำผิดสามารถอาศัยช่องโอกาสที่เอื้อให้กระทำความผิดซ้ำอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ในสังคมไทยมักมีการตั้งข้อสังเกตที่มุ่งเน้นต่อผู้หญิงที่ตกเป็นเหยื่อว่าเกิดจากพฤติกรรมของตนเองโดยทั้งสิ้น เช่น การแต่งกาย หรือ การแสดงออกทางพฤติกรรม เป็นต้น ซึ่งผู้หญิงไทยบางส่วนมากมีความเชื่อว่าเรื่องการแต่งกาย หรือ การแสดงออกทางพฤติกรรมไม่ใช่เป็นจุดเริ่มต้นของปัญหานี้ แต่ถึงกระนั้นข้อสังเกตที่สังคมได้ตั้งขึ้นมานั้นก็ส่งผลกระทบต่อผู้ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศจำต้องแบกรับความเสี่ยงและทนต่อสภาพปัญหา เกิดความกลัวในการดำเนินชีวิตประจำวันในพื้นที่สาธารณะที่แออัด หรือ อาจตกอยู่ในภาวะจำยอมที่ส่งผลต่อสภาพจิตใจ

“ส่วนใหญ่แล้วคนที่ถูกรักร่างมักเป็นผู้หญิง คนที่กระทำก็มักเป็นผู้ชาย แล้วก็ปัญหานี้ที่มันมีอยู่อย่างต่อเนื่องก็เพราะว่า คนที่กระทำบางคนเมื่อได้กระทำแล้ว เหมือนกับว่าไม่มีใครมาลงโทษ จึงทำให้เขากล้าที่จะกระทำซ้ำต่อ ที่นี้คนที่ถูกรักร่างบางครั้งจะเกิดความรู้สึกเขินอาย ไม่กล้าไว้วางใจเสียงดัง ส่วนคนที่เห็นเหตุการณ์จริงบางคนก็ไม่ได้แสดงพฤติกรรมอะไรออกมาเลือกที่จะนิ่งเฉย ไม่ใส่ใจแทน แต่บางคนที่เขาเห็นเหตุการณ์จริงแล้วให้ความช่วยเหลือก็มีนะ ซึ่งก็น้อยมาก เพราะบางทีคนถูกรักร่างก็ไม่รู้ตัวเหมือนกันว่ากำลังถูกรักร่างอยู่ เพราะด้วยคนมันเบียดเสียดยัดเยียด จึงอาจจะเป็นช่วงจังหวะที่ผู้กระทำผิดสามารถแก้งทำเป็น ผู้โดยสารแน่น แล้วก็ไปเสียดสีข้างหลังของผู้ถูกรักร่างแบบไม่รู้ตัวด้วยซ้ำ”

(ID5 อดีตผู้บริหารระดับสูงของรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

“ความกลัวที่เกิดจากการถูกคุกคามทางเพศ มีแต่สร้างความอับอายให้กับผู้หญิง ซึ่งน้อยคนมากนะที่ลุกขึ้นมาต่อสู้ เพราะอย่างเราและเพื่อนที่เคยโดนมา ก็ไม่รู้ว่าหันมาไปพึ่งใคร การที่เราต้องบอกตัวเองว่าคราวหลังระวังให้มากกว่านี้ สังเกตให้เยอะกว่านี้ หรือ เลือกลงมือด้วยทางเลือกอื่นไปเลยถ้าทำได้ ก็ต้องทำ เพราะสุดท้ายปัญหามันไม่ถูกแก้ คนที่เขาใช้อำนาจ เขาไม่ได้รับรู้และมองว่าเป็นปัญหาเหมือนกับเรา มันก็เหลือแต่เราที่ต้องปรับตัวเองให้พร้อมรับมือกับปัญหาแทน”

(ID6 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

“เราคิดว่าผู้หญิงเป็นเพศที่ร่างกายอ่อนแอ ไม่มีอำนาจ เขาคงคิดว่าเราไม่สามารถทำอะไรผู้ชายได้ หรือ ไม่กล้าที่จะตอบโต้ เราเองก็มีความกลัวที่เคยตกเป็นเหยื่อในเหตุการณ์นี้มาก่อน รู้สึกอับอาย ไม่กล้าร้องขอความช่วยเหลือใคร และไม่กล้าไปแจ้งความ ในขณะที่เดียวกันเราก็คิดเหมือนกันว่าอาจจะเป็นที่พฤติกรรมของเราเองที่อาจจะไปกระตุ้นให้ผู้ชายเข้ามากระทำโดยที่เราไม่รู้ตัวก็ได้ ส่วนเรื่องการแต่งกายคิดว่าไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพราะอาจจะอยู่ที่ความตั้งใจของผู้ชายที่จะกระทำว่าสามารถกระทำได้ด้วยสภาพแวดล้อมบนรถโดยสารประจำทางที่เป็นลักษณะแออัดแบบนี้มากกว่า”

(ID7 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

ในคำสัมภาษณ์ข้างต้น ได้ฉายภาพสำคัญถึงมุมมองและความรู้สึกที่คล้ายกันของกลุ่มผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง กล่าวคือ เมื่อผู้หญิงต้องประสบเหตุการณ์นี้และตกเป็นเหยื่อมักจะรู้สึกอับอาย ประกอบกับมีความเชื่อว่าเพศสภาพของตนเองที่เป็นเพศหญิงนั้นสะท้อนถึงความอ่อนแอ ไร้อำนาจที่จะต่อสู้ขัดขืนกับเพศชายได้ อีกทั้งการดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรมก็ตั้งแต่จะสร้างความอับอายให้กับตนเองและครอบครัวเสื่อมเสียศักดิ์ศรี นอกจากนี้สภาพแวดล้อมที่แออัดและเปียดเสียดของปริมาณผู้มาใช้บริการยังส่งผลกระทบต่อพื้นที่สาธารณะอย่างบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครแปรสภาพเป็นพื้นที่เสี่ยงภัยอันตราย เช่น ปัญหาการคุกคามทางเพศ เป็นต้น ไปในทันที

อย่างไรก็ตามมายาคติชายเป็นใหญ่ที่นำไปสู่การปฏิบัติต่อผู้หญิงอย่างไม่เท่าเทียมกันในสังคมไทย อันเป็นสาเหตุของปัญหาความรุนแรงต่าง ๆ เช่น ปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร จึงส่งผลกระทบต่อผู้หญิงในกลุ่มนี้ที่จำต้องเรียนรู้การปรับตัวในการดำเนินวิถีชีวิตประจำวันให้เข้ากับสภาพปัญหาที่ปรากฏขึ้นในสังคมไทยปัจจุบันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

1.2 ลักษณะพฤติกรรมการคุกคามทางเพศที่ปรากฏบนรถโดยสารประจำทางใน กรุงเทพมหานคร

ปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร รูปแบบลักษณะการคุกคามทางเพศที่ปรากฏนั้นจะเป็นการคุกคามทางเพศด้วยการสัมผัสเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งการคุกคามทางเพศลักษณะนี้เป็นพฤติกรรมที่อาศัยช่องโอกาสของพื้นที่บนรถโดยสารประจำทางที่มีสภาพแวดล้อมแออัด หรือแม้กระทั่งไม่แออัดก็ตามในการก่อเหตุขึ้น ประกอบกับกลไกการป้องกันของรถโดยสารประจำทางก็ยังไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ของรถฯ เป็นผลให้รถโดยสารประจำทางนั้นเกิดช่องโอกาส หรืออาจจะเรียกได้ว่าเกิดพื้นที่มุมอับให้กับผู้กระทำความผิดสามารถก่อเหตุและหลบหนีได้ง่าย

ทั้งนี้จากคำสัมภาษณ์กลุ่มประชากรผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เป็นเพศหญิง ช่วงอายุ 18-35 ปี จำนวน 13 คน ที่เคยมีประสบการณ์การตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ล้วนให้ข้อมูลเกี่ยวกับประสบการณ์ที่ตนเองเคยถูกผู้กระทำผิดนำอวัยวะเพศชายมาถูโดนตัว รวมถึงผู้กระทำผิดนำมือมาสัมผัสโดนบนเรือนร่างด้วย ซึ่งประสบการณ์เช่นนี้ได้สร้างความบอบช้ำทางจิตใจแก่เหยื่อเป็นอย่างมาก โดยในสถานการณ์ลักษณะนี้ไม่สามารถที่จะเอาผิดดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรมได้เท่าที่ควร จึงทำได้เพียงจำยอมต่อการถูกระทำและต้องนำพาดตนเองออกจากพื้นที่นั้นให้เร็วที่สุด เฉกเช่นในกรณีตัวอย่างของผู้ที่เคยตกเป็นเหยื่อ จำนวน 3 คน จาก 13 คน ที่ฉายภาพถึงภัยอันตรายของการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางได้อย่างเป็นรูปธรรมมากที่สุด ซึ่งมีความสำคัญดังนี้

“ก่อนเกิดเหตุ เป็นช่วงเวลาเช้า เราก็ขึ้นรถเมล์ตามปกติ แต่เราเป็นคนตัวไม่สูง ตอนนั้น จังหวะคนบนรถเมล์เยอะมาก ทำให้เราถูกเบียดและด้วยความที่กลัวตัวเองจะล้ม เลยพยายามที่จะเอื้อมไปจับราวเกาะบนเพดานของรถเมล์ แต่ตอนนั้นก็ยังมีผู้ชายตัวใหญ่ ๆ ที่ยืนอยู่ข้างหน้าและหันหลังให้เรา อยู่ดี ๆ เขาก็เอนหลังมาโดนตัวเรา ตอนแรกเราก็ไม่ประหลาดใจอะไร ก็ทำตัวปกติ แต่อีกสักพักเรารู้สึกมีสิ่งแปลก ๆ เกิดขึ้น ผู้ชายคนนั้นได้เอื้อมมือมาข้างหลังตัวเขาและมาสัมผัสโดนอวัยวะเพศของเรา ตอนนั้นเราตกใจมาก แต่เราทำอะไรไม่ถูก ไม่รู้จะหลุดพ้นสถานการณ์นั้นอย่างไร ซึ่งพอได้สติกลับมาบ้าง เลยตัดสินใจรีบเบียดเพื่อพยายามเอาตัวเองออกจากพื้นที่ตรงนั้น โดยก่อนลงรถเมล์ ด้วยความแค้นเราเลยเหยียบเท้าผู้ชายคนนั้นไปหนึ่งที และลงจากรถเมล์ทันที”

(ID8 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

“ในตอนนั้น หนูเพิ่งเลิกเรียนเสร็จ และขึ้นรถเมล์สายหนึ่งเพื่อเดินทางกลับบ้าน ตอนนั้นเป็นช่วงเวลาเที่ยง บนรถเมล์โล่งมาก มีอยู่ประมาณ 4 คน หนูรวมหนูกับกระเป๋ารถเมล์แล้ว พอ

หนุ่่งไปสักพักก็มีผู้ชายคนหนึ่งขึ้นมาบนรถเมล์ เขาแต่งตัวเหมือนพนักงานรักษาความปลอดภัยและใส่หมวกกับผ้าปิดปาก และมานั่งข้างหนู ทั้ง ๆ ที่เก้าอี้ที่เหลือนบนรถเมล์ก็ว่าง แต่หนูก็ไม่ได้คิดอะไร สักพักเขาเอื้อมมือมาทางช่องข้างล่างของเบาะแล้วมาจับก้นหนู ตอนนั้นหนูสะดุ้งตกใจกลัว แต่ก็พยายามรวบรวมสติแล้วตะโกนใส่ว่าแบบเหี้ยทำอะไร ที่นี้ที่กระเป๋ารถเมล์ได้ยิน เลยถามกลับมาว่าเกิดอะไรขึ้น และถามผู้ชายคนนั้นว่าทำจริงหรือเปล่า แต่พอดีช่วงนั้นรถเมล์กำลังจอดเทียบป้ายรถเมล์พอดี เขาเลยอาศัยจังหวะนั้นรีบลุกลงจากรถเมล์ไปทันทีเลยคะ พี่กระเป๋ารถเมล์ก็บอกให้คราวหลังหนูต้องระวังตัวมากกว่านี้ หนูก็ยังนั่งรถเมล์ต่อจนถึงบ้าน และหลังจากนั้นได้คุยกับเพื่อน ก็รู้ว่าคนนี้เขาเหมือนเป็นขาประจำที่ชอบมาทำแบบนี้อยู่บ่อย ๆ แต่ยังไม่มีการจัดการเขาสักที”

(ID9 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

“ช่วงเวลานั้นเป็นเวลาเลิกงาน ซึ่งเราก็กำลังเดินทางกลับบ้าน ตอนนั้นคนขึ้นมาบนรถค่อนข้างเยอะและเริ่มแน่น ที่นี้เรากียืนจนได้ที่เป็นของตัวเองบริเวณกลางรถก่อนไปท้ายรถ พอผ่านไปสักระยะจำนวนเริ่มลดลง พื้นที่ที่ยืนก็พอมีช่องว่างให้ยืนได้สบายขึ้นแบบไม่เบียดกัน แต่คนก็ยังเยอะอยู่พอประมาณ ที่นี้เราเริ่มเห็นสิ่งผิดปกติคือมีผู้ชายที่เขายืนอยู่ข้างหลังเราแบบแนบชิดเหมือนกับว่าคนบนรถแน่นจนต้องเบียดกัน ทั้งที่ในความจริงแล้วรถเริ่มมีพื้นที่ว่างก็ไม่เห็นต้องเบียดขนาดนี้ ตอนนั้นเราก็ไม่ได้คิดอะไร มองในแง่ดีว่าคงไม่มีอะไร เราเลยเดินเขยิบไปยืนจุดอื่น ซึ่งเขาก็ตามมาแล้วมายืนเบียดอีก และสัมผัสได้ถึงความผิดปกติ เพราะเรารู้สึกว่ามีบางสิ่งที่ไม่ดีคือเป็นอวัยวะเพศชายมาสัมผัสโดนบริเวณหลังของเรา ด้วยความที่แบบเรากลัว เราเลยไม่กล้าพูดอะไร เราได้แค่นั่งกับเขยิบไปข้างหน้าจนเบียดกับคนข้างหน้าเราแล้วเขาก็มองกลับมา ที่นี้มีจังหวะโชคดีที่พี่กระเป๋ารถเมล์เขาเห็นว่าผิดปกติ ทำไมผู้ชายคนนั้นถึงไปยืนชิดกับเราขนาดนั้น พี่เขาเลยพูดออกมาว่า ผู้ชายคนนั้นช่วยเขยิบไปข้างหลังด้วยคะ มีช่องว่างอยู่ ผู้ชายคนนั้นก็ถอยหลังไป แล้วพอถึงป้ายรถเมล์ก็ลงไปที่รถจะต้องจอด เขาก็รีบลงรถไปเลย ส่วนเราก็ยังตกใจกลัวอยู่และนั่งต่อจนถึงป้ายที่เราจะลง”

(ID10 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ของผู้เคยตกเป็นเหยื่อ ได้เน้นย้ำถึงข้อค้นพบที่ว่ารูปแบบลักษณะการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางของไทย มักใช้วิธีการคุกคามทางเพศด้วยการสัมผัส ซึ่งสภาพแวดล้อมบนรถโดยสารประจำทางที่มีความแออัดจึงเอื้อให้สถานการณ์เช่นนี้เกิดขึ้นได้ง่าย ประกอบกับผู้กระทำผิดจะกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยแฝงตัวเป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเหมือนผู้อื่น แต่ในทำนองเดียวกันก็ควรตั้งข้อสังเกตว่าทำไมบางครั้งการเกิดคุกคามทางเพศนั้น

สามารถเกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมที่ไม่แออัดได้เช่นเดียวกัน ซึ่งอาจจะตอกย้ำถึงแรงจูงใจของผู้กระทำผิด หรือ ความคุ้นชินในพื้นที่ของผู้กระทำผิดที่สามารถก่อเหตุแล้วหลบหนีการถูกลงโทษดำเนินคดีใด ๆ ได้ตลอดทุกครั้ง อีกทั้งมาตรฐานการปกป้องคุ้มครอง หรือ การเข้าไปให้ความช่วยเหลือเหยื่อของพนักงานปฏิบัติการเก็บค่าโดยสารประจำรถฯ ก็มีแนวทางที่ไม่เหมือนกัน เป็นผลให้เหยื่อจำต้องปกป้องคุ้มครองตนเองเป็นหลักโดยที่ตนกำลังตกอยู่ภายใต้สภาวะความรู้สึกหวาดกลัวต่อสถานการณ์ที่เผชิญอยู่

1.3 ขอบเขตการให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อและวิธีการป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการบนรถโดยสารประจำทาง

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับกลุ่มประชากรที่เป็นผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการของ ขสมก. พบว่า ในพื้นที่สาธารณะอย่างบนรถโดยสารประจำทาง จะมีเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการประจำอยู่ในพื้นที่นี้ จำนวนทั้งสิ้น 2 คน ประกอบด้วย พนักงานปฏิบัติการขับรถกับพนักงานปฏิบัติการเก็บค่าโดยสาร หรือในสังคมไทยมักเรียกอีกชื่อว่า กระเป่ารถเมล์ ซึ่งมีหน้าที่คอยให้บริการทางด้านการขับรถและเก็บค่าโดยสาร ตลอดจนคอยตอบคำถามเกี่ยวกับเส้นทางการเดินรถประจำรถสายนั้น อีกทั้งเมื่อใดที่เกิดกรณีมีปัญหาการคุกคามทางเพศปรากฏขึ้นบนรถโดยสารประจำทาง พนักงานปฏิบัติการเก็บค่าโดยสารก็จะเป็นผู้ทำหน้าที่เข้าไปให้ความช่วยเหลือผู้กำลังตกเป็นเหยื่อ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของบทบาทการทำหน้าที่ดังกล่าวบนรถโดยสารประจำทาง

สำหรับขั้นตอนการให้ความช่วยเหลือผู้กำลังตกเป็นเหยื่อที่เป็นวิธีการป้องกันปัญหานี้ จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากพนักงานปฏิบัติการเก็บค่าโดยสาร เสริมกับอดีตผู้บริหารระดับสูงขององค์การภาคีรัฐที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการให้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร พบว่า ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์การคุกคามทางขึ้นบนรถฯ หากพนักงานปฏิบัติการเก็บค่าโดยสารพบเห็นเหตุการณ์นั้นด้วยตนเองโดยตรง หรือ ได้รับร้องเรียนจากผู้ใช้บริการในขณะนั้น จะมีขั้นตอนพร้อมรายละเอียดดังนี้

ประการแรก พนักงานปฏิบัติการเก็บค่าโดยสารจะเข้าไปสอบถามความถึงเรื่องราวที่ปรากฏขึ้นบนรถโดยสารประจำทางในทันที เมื่อพบเห็นเหตุการณ์ หรือ ได้รับแจ้งเรื่องร้องเรียนมา ณ ขณะนั้น จากผู้ถูกระทำและผู้ที่ถูกกล่าวหาว่าเป็นผู้กระทำผิด รวมถึงผู้คนที่บริเวณรอบข้าง เพื่อรวบรวมพยานหลักฐานต่าง ๆ ในเบื้องต้นแบบไม่เป็นทางการ เช่น คลิปบันทึกเหตุการณ์ พยานบุคคลที่อยู่ใกล้เคียงตอนเกิดเหตุ เป็นต้น

ประการที่สอง เมื่อพนักงานปฏิบัติการเก็บค่าโดยสารสามารถสรุปเหตุการณ์ได้ว่าเป็นเรื่องจริงที่ปรากฏการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง จะดำเนินการแจ้งให้พนักงานปฏิบัติการขับรถทำการปิดล้อมประตูรถ เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำผิดสามารถหลบหนี รวมถึงการจัดที่นั่งให้แยก

ออกจากกันระหว่างผู้กระทำผิดและผู้ตกเป็นเหยื่อ โดยอาจจะขอความช่วยเหลือจากผู้ให้บริการคนอื่น บนรถโดยสารประจำทางให้เฝ้าระวังผู้กระทำผิดไม่ให้หลบหนีไป ประกอบกับพนักงานปฏิบัติการเก็บ ค่าโดยสารจะสอบถามผู้ตกเป็นเหยื่อว่าต้องการดำเนินคดีทางกฎหมายหรือไม่ ซึ่งความต้องการของผู้ ตกเป็นเหยื่อและแผนดำเนินการที่จะตอบสนอง สามารถจำแนกเป็น 2 แนวทาง ได้แก่

แนวทางที่ 1 ในกรณีผู้ตกเป็นเหยื่อมีความประสงค์ที่จะดำเนินคดีทางกฎหมาย พนักงาน ปฏิบัติการขับรถจะขับรถเดินทางไปยังที่สถานีตำรวจ หรือ บ้อมตำรวจที่ใกล้ที่สุด ณ ขณะนั้น เมื่อถึง ที่หมายจะส่งมอบผู้กระทำผิดให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินคดีตามกระบวนการขั้นตอนสอบสวน ต่อไป หลังจากนั้นก็จะกลับมาปฏิบัติหน้าที่เดินรถโดยสารประจำทาง เพื่อให้บริการประชาชน ตามปกติ

แนวทางที่ 2 ในกรณีผู้ตกเป็นเหยื่อไม่มีความประสงค์ที่จะดำเนินคดีทางกฎหมาย พนักงาน ปฏิบัติการเก็บค่าโดยสารจะหลีกเลี่ยงการปะทะกับผู้กระทำผิด ซึ่งจะดำเนินการเชิญผู้กระทำผิดลงไป จากรถโดยสารประจำทางในทันที และกลับมาปฏิบัติหน้าที่เดินรถโดยสารประจำทาง เพื่อให้บริการ ประชาชนตามปกติ

ทั้งนี้การให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อที่เป็นส่วนหนึ่งของวิธีการป้องกันปัญหานี้ อาจจะ ขึ้นอยู่กับแนวทางปฏิบัติของพนักงานระดับปฏิบัติการประจำรถโดยสารประจำทางที่มีรูปแบบ ลักษณะการจัดการไม่เหมือนกัน เนื่องด้วยการสังสมประสบการณ์กับความเชี่ยวชาญในการเผชิญต่อ สถานการณ์ที่มีปัญหาเช่นนี้ปรากฏในขณะนั้นของแต่ละคนไม่เท่ากัน ประกอบกับยังมีผลส่วนหนึ่งนั้น มาจากโครงสร้างทางสภาพแวดล้อมบนรถโดยสารประจำทางที่มีสภาพแออัดและหนาแน่นของ ปริมาณผู้มาใช้บริการด้วย นอกจากนี้ลักษณะทางกายภาพของรถโดยสารประจำทางที่มีความคับแคบ ของพื้นที่ เสริมกับมาตรฐานของรถโดยสารประจำทางที่มีความหลากหลายเกินไป เช่น รถโดยสาร ประจำทางแบบร้อน (กล่าวคือ รถโดยสารประจำทางที่มีสีครีมแดง) รถโดยสารประจำทางแบบปรับ อากาศ (กล่าวคือ รถโดยสารประจำทางที่มีสีส้มยูโร สีเหลืองปอ. สีฟ้า สีน้ำเงิน สีขาว) เป็นต้น ซึ่งล้วน ส่งผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการของพนักงานระดับปฏิบัติการประจำรถฯ แทบทั้งสิ้น จากการ สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการบนรถโดยสารประจำทาง เพื่อให้เข้าใจสภาพปัญหาในความเป็น จริงในเชิงปฏิบัติพบว่า

“ปกติแล้ว เวลาเกิดปัญหาคุกคามทางเพศบนรถเมล์ พี่ก็จะเข้าไปถามคนที่โดนว่าเกิดอะไร ขึ้น ให้เขาเล่ามา และเราก็จะรีบถามคนที่ไปทำใส่ว่าได้ทำจริงหรือเปล่า ซึ่งโดยทั่วไปผู้กระทำ ผิดเขาจะไม่ยอมรับอยู่แล้ว พี่ก็จะถามคนที่อยู่รอบข้างว่าเหตุการณ์เป็นยังไง แต่ที่เคยมี ประสบการณ์มาก็จะตอบบ้าง ไม่ตอบบ้าง ก็เข้าใจได้ ใครก็ไม่อยากเข้าไปยุ่งหรอกถ้าไม่ใช่ เรื่องของเรา เพราะถ้ายุ่งไปก็เสียเวลาเปล่าๆ ทีนี้พี่ก็ถามคนที่โดนว่ายังไง จะเอาเรื่องหรือไม่ ถ้าเอาเรื่อง ก็จะไปส่งที่สถานีตำรวจ หรือ บ้อมตำรวจใกล้ๆ แต่ถ้าไม่เอาเรื่อง พี่ก็จะไล่ลงจาก

รถไปเลย เพราะเราเองก็ต้องทำหน้าที่ให้บริการด้านการเดินทาง เราไม่ใช่ตำรวจที่จะดำเนินคดี หรือ จับกุมตัวผู้กระทำผิดได้ มันก็มีบางครั้งที่ผู้กระทำผิดอาศัยจังหวะที่เปลือยแล้วรีบวิ่งลงจากรถไป พี่ก็ไม่ไปตามนะ เพราะมันเหนือขอบเขตพื้นที่ที่เราจับผิดชอบแล้ว เราก็ทำได้แต่ต้องบอกให้คนที่โดนช่วยป้องกันตัวเอง หรือ แจ้งเตือนให้ทุกคนบนรถระมัดระวังด้วย”

(ID11 เจ้าหน้าที่รัฐระดับปฏิบัติการประจำรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

“สำหรับการป้องกันปัญหาคุกคามทางเพศบนรถเมล์ เราทำได้เพียงช่วยแยกผู้กระทำผิดและผู้ถูกระทำออกจากกัน และนำส่งให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ หากผู้ถูกระทำต้องการแบบนั้น แต่ด้วยขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของเราคือ การให้บริการด้านการขนส่ง ซึ่งเป็นหัวใจหลักสำคัญ เราจึงไม่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการเรื่องการป้องกันอาชญากรรม อาจจะทำให้ได้มากที่สุดคือการช่วยไกล่เกลี่ย หรือ ประสานงานเท่านั้น เพราะเราเองก็ต้องกันพนักงานบนรถเมล์ของเราไม่ให้เข้าไปเกี่ยวข้องกับงานได้รับบาดเจ็บ หรือ กลายเป็นผู้ปรักปรำผู้บริสุทธิ์ หากผู้กระทำผิดไม่ได้กระทำจริง ๆ หรือ มีหลักฐานยืนยันไม่ชัดเจนมากพอ ดังนั้นการที่เราจะเข้ามาขับเคลื่อนป้องกันก็คงจะเป็นเรื่องที่ไกลตัวเกินไป อีกอย่างหนึ่งผู้โดยสารก็ต้องรู้จักสังเกตสิ่งผิดปกติในสภาพแวดล้อมที่ตนเองอยู่ด้วยว่ามีผิดแปลกไปอย่างไร และต้องรู้วิธีการเอาตัวรอดในเบื้องต้น แต่ทางเราก็ไม่นิ่งนอนใจ เรามีติดกล้องวงจรปิดบนรถเมล์ไว้ให้ที่หัวรถ ท้ายรถ และบันไดทางขึ้นลงของรถ ซึ่งสามารถทำเรื่องขอดูย้อนหลังได้ รวมถึงการสอดส่องของพนักงานกระเป่ารถเมล์ ถ้าตอนนั้นในพื้นที่คนไม่เยอะเกินไปนะ แต่ถ้าเยอะก็คงจะสอดส่องอะไรให้ไม่ได้จริง ๆ ผู้โดยสารก็ต้องช่วยป้องกันด้วยตนเองอยู่ดี”

(ID12 เจ้าหน้าที่รัฐระดับปฏิบัติการในองค์การที่ให้บริการรถโดยสารประจำทางใน กทม.)

จากคำสัมภาษณ์ข้างต้นได้ตอกย้ำถึงสภาพแวดล้อมในวิถีชีวิตของผู้คนบนรถโดยสารประจำทางที่ผู้มาใช้บริการบางส่วนมักไม่สนใจต่อเหตุการณ์ที่ผิดปกติ อย่างปัญหาการคุกคามทางเพศโดยมองว่าไม่ใช่เรื่องของตนเอง ไม่ควรเข้าไปเกี่ยวข้อง หากไปเกี่ยวข้องอาจจะนำพามาซึ่งความเดือดร้อนแก่ตนเอง จึงเป็นผลให้การเมินเฉยต่อสถานการณ์เลยเป็นทางออกที่ดีที่สุดสำหรับคนกลุ่มที่คิดเช่นนั้น นอกจากนี้ขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของพนักงานระดับปฏิบัติการประจำรถโดยสารประจำทางที่ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ตกเป็นเหยื่อได้เพียงการประสานงานและการไกล่เกลี่ยเท่านั้น เนื่องด้วยทิศทางการดำเนินงานขององค์การภาครัฐนี้อาจจะมีการมุ่งเน้นขับเคลื่อนด้วยหน้าที่ภารกิจหลักขององค์การ (Core Business) นั่นคือการคมนาคม/ขนส่งทางบกให้อย่างเต็มกำลังและเกิดกำไรที่คุ้มค่า เป็นผลให้องค์การนี้จึงคำนึงถึงเรื่องการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมเป็นเรื่องลำดับรองลงมา

นอกจากนี้ผลการวิจัยยังแสดงให้เห็นอีกว่า ขอบเขตการให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อและวิธีการป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการบรรเทาทุกข์โดยสารประจำทาง มีช่องว่างของกลไกการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่สะท้อนถึงการทำหน้าที่ผู้ดูแลพื้นที่ได้อย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ ทำให้ผู้ใช้บริการเพศหญิงที่อาจจะตกเป็นเหยื่อ หรือไม่ตกเป็นเหยื่อ ต้องแบกรับภาระในการปกป้องตนเอง อีกทั้งช่องว่างดังกล่าวได้เอื้อต่อปัญหาการคุกคามทางเพศบรรเทาทุกข์โดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครยังคงปรากฏอยู่ในปัจจุบัน

1.4 การให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศโดยใช้กลไกการแจ้งความร้องทุกข์ดำเนินคดีอาญาตามกระบวนการยุติธรรม

จากการสัมภาษณ์กลุ่มประชากรผู้เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบรรเทาทุกข์โดยสารประจำทาง จำนวนทั้งหมด มีเพียงจำนวน 1 คน ที่ได้เข้าแจ้งความร้องทุกข์ดำเนินคดีอาญากับผู้กระทำผิดที่ก่อปัญหาการคุกคามทางเพศขึ้นบรรเทาทุกข์โดยสารประจำทาง จากการตั้งข้อสังเกตของผู้ตกเป็นเหยื่อรายดังกล่าว พบว่า การดำเนินงานด้านการรับเรื่องร้องทุกข์ของพนักงานสอบสวนที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน ยังคงปรากฏมุมมองที่ความเป็นเพศสภาพของผู้หญิงอยู่ในสังคมไทย โดยมากจะเป็นผู้ช่วยมาปฏิบัติหน้าที่เป็นพนักงานสอบสวนไม่ใช่ผู้หญิง มีการตั้งคำถามถึงสาเหตุของปัญหานั้นเกิดจากพฤติกรรมของผู้ตกเป็นเหยื่อว่าไปกระตุ้นเกิดแรงจูงใจให้ผู้กระทำผิดมากขึ้นเพียงใด เสริมกับการสอบถามถึงพยานหลักฐานที่สามารถนำมาประกอบการสอบสวนคดีว่ามีหรือไม่ ซึ่งในกรณีนี้ได้มีพยานหลักฐานเป็นรูปถ่ายใบหน้าของผู้กระทำผิดที่บันทึกไว้ในโทรศัพท์มือถือ และมีพยานบุคคลในเหตุการณ์ที่ร่วมเดินทางเพื่อไปยืนยันด้วย แต่ถึงกระนั้นเจ้าหน้าที่ดังกล่าวได้สอบถามถึงชื่อนามสกุล หรือ บัตรประชาชนของผู้กระทำผิดว่าผู้มาร้องทุกข์นั้นทราบหรือไม่ ซึ่งในขณะที่เกิดเหตุ เป็นช่วงโกลาหล ผู้ตกเป็นเหยื่อและผู้อื่นที่อยู่ในเหตุการณ์ไม่สามารถที่จะถามชื่อนามสกุล หรือ ยึดบัตรประชาชนของผู้กระทำผิดได้ อีกทั้งในระหว่างทางที่กำลังเดินทางมาร้องทุกข์ผู้กระทำผิดก็อาศัยช่องโอกาสหลบหนีไปได้สำเร็จ

เมื่อเหตุการณ์เป็นเช่นนี้ พนักงานสอบสวนดังกล่าวแจ้งว่าหากไม่ทราบชื่อนามสกุลของผู้กระทำผิด โดยขั้นตอนการพิสูจน์ตัวตนผู้ถูกกล่าวหาว่าเป็นผู้กระทำผิดจริงหรือไม่นั้นมีความซับซ้อนและต้องใช้หลักฐานที่ชัดเจนในการยืนยันตัวตน จึงส่งผลให้ไม่สามารถไปดำเนินคดีตามจับผู้กระทำผิดมาลงโทษได้ ซึ่งค่ากล่าวนี้ได้สร้างความสงสัยแก่ผู้มาร้องทุกข์ว่าเหตุใดการมีพยานหลักฐานที่มีใบหน้าของผู้กระทำผิด ประกอบกับพยานบุคคลยืนยันความจริง จึงไม่เพียงพอที่จะดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดตามกระบวนการยุติธรรม ทั้งนี้ผู้ตกเป็นเหยื่อจึงทำได้เพียงลงบันทึกประจำวันตามที่ได้รับคำแนะนำและนำเรื่องราวที่เกิดขึ้นถ่ายทอดในพื้นที่สังคมออนไลน์อย่าง Facebook ส่วนตัว โดยมีการเขียน

เรื่องราวในลักษณะตัดพ้อและผสมผสานด้วยอารมณ์ไม่พึงพอใจกับสิ่งที่พบเจอในขณะแจ้งเรื่องร้องทุกข์ตามกระบวนการที่มีในสังคม เพื่อหวังเป็นวิทยาทานแก่ผู้ที่ได้อ่านเรื่องราวนี้ในสังคมออนไลน์

อย่างไรก็ดีเรื่องราวที่ได้ถ่ายทอดในสังคมออนไลน์ดังกล่าว ได้สร้างผลกระทบต่อภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและสถาบันต้นสังกัด จึงเป็นเหตุทำให้ผู้ตกเป็นเหยื่อรายนั้นถูกตั้งข้อหาหมิ่นประมาทเจ้าหน้าที่ ซึ่งในขณะนั้นเรื่องราวนี้ได้กลายเป็นสิ่งที่น่าสนใจในสังคมออนไลน์และสื่อมวลชนเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้การตั้งข้อกล่าวหาต่อผู้ตกเป็นเหยื่อรายนั้นจึงถูกยกเลิกและหันเหมาใช้กลไกการไกล่เกลี่ยเป็นการทดแทน พร้อมทั้งการรับเรื่องร้องทุกข์มาดำเนินคดีจับผู้กระทำผิดมาลงโทษตามกฎหมายจนแล้วเสร็จเป็นที่เรียบร้อย โดยรายละเอียดของเหตุการณ์มีดังนี้

“ในวันที่เกิดเหตุ เราก็บอกพี่กระเป่ารถเมล์ว่าเราต้องการแจ้งความ ซึ่งตอนนั้นคนร้ายได้วิ่งหนีไปแล้ว หลังจากที่เราและพี่ผู้ชายพลเมืองดีอีก 2-3 คน ลงมาจากรถเมล์เพื่อควบคุมตัวคนร้ายมาซักถามความจริง ที่นี้พอพี่กระเป่ารถเมล์รับรู้แล้วก็บอกเราว่าต้องไปที่ไหนถึงจะใกล้สถานีตำรวจมากที่สุด แต่เขาจะไปส่งเราไม่ได้ เพราะต้องทำหน้าที่เดินรถต่อ มันสิ้นสุดขอบเขตความรับผิดชอบของเขาแล้ว เราก็ไม่ได้อะไร เราก็กับพี่ผู้ชายพลเมืองดีเหล่านั้น ก็นั่งแท็กซี่มาด้วยกันจนถึงสถานีตำรวจแห่งหนึ่ง เราก็ไปแจ้งเรื่องว่าเราโดนอะไร แต่เขาก็กลับมาถามว่าเราไปทำท่าทางยั้วหรือเปล่า และยังถามเรามากกว่าเราไปปรักรป्राหรือเปล่า เราเลยโชว์หลักฐานที่เป็นรูปถ่ายใบหน้าของคนร้ายให้ดู ซึ่งเจ้าหน้าที่ก็ตอบกลับมาว่าดูใบหน้าอย่างเดียวไม่สามารถระบุตัวตนได้ ต้องได้ชื่อนามสกุล หรือ บัตรประชาชนมาใช้ยืนยันตัวตน เราเลยสับสนมากและเริ่มมีอาการโมโหว่าใบหน้าเห็นชัดเจน ไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการจับกุมคนร้ายได้เลยหรือ ก็เข้าใจได้ว่าระบบที่เขาใช้กันคงไม่ได้ทันสมัยเท่ากับของต่างประเทศ แต่เราก็ต้องมาโมโหอีกเมื่อเราขอช่องทางออนไลน์ในการส่งหลักฐานให้เจ้าหน้าที่ เพื่อนำมาประกอบเป็นหลักฐานเอาไว้เผื่อระวังเกิดเหตุซ้ำในอนาคตจากคนร้ายคนนี้อีก ซึ่งคำตอบที่ได้กลับมาคือสถานีนี้ไม่มีสัญญาณอินเทอร์เน็ต เราจะต้องไปดำเนินการนำรูปถ่ายที่ว่าออกมาเป็นเอกสารเอาเอง แล้วค่อยยกกลับมายื่นให้กับเจ้าหน้าที่ พอเราเจอแบบนี้เราเลยพอ ทำแค่ลงบันทึกประจำวันเอาไว้ และก็เดินทางกลับด้วยอารมณ์โมโหมาก ระหว่างนั้นเราก็โพสเล่าเรื่องราวทั้งหมดตั้งแต่เกิดเหตุจนมาถึงแจ้งความลงบน Facebook ส่วนตัว เพื่อให้เป็นวิทยาทานว่าสุดท้ายเราก็ต้องรู้จักป้องกันตัวเอง เพราะเราไม่สามารถพึ่งใครได้ 100% หลังจากโพสไปไม่กี่ชั่วโมง ปรากฏมีคนเข้ามาตอบกลับและแชร์ต่อเยอะมาก สำนักข่าวก็เริ่มมีติดต่อเข้ามา ที่นี้เจ้าหน้าที่คนนั้นก็โทรติดต่อเรากลับมา และบอกว่าจะแจ้งความดำเนินคดีเรากลับ ข้อหาหมิ่นเจ้าพนักงาน เพราะการที่เราโพสแบบนี้ไปได้สร้างความเสียหายแก่สถาบันของเขา ตอนนั้นเราและครอบครัวก็กลัวมาก เราได้แต่กล่าวขอโทษและลบ

คำพูดที่รุนแรงออกไป เราก็ใกล้เคียงอยู่นาน ซึ่งในขณะนั้นข่าวเราก็ได้แพร่กระจายออก โทรทัศน์และสื่อออนไลน์มากขึ้นกว่าเดิม จนในที่สุดผู้ใหญ่จากสถาบันนั้นก็ติดต่อเรามาว่าจะไม่ดำเนินคดีกับเราแล้ว และขอให้เราตัดคำพูดที่รุนแรงออก พร้อมทั้งเขารับปากเราจะดำเนินคดีตามจับผู้กระทำผิดมาดำเนินคดีให้ถึงที่สุด เราเลยคิดว่าคงเป็นเพราะเรื่องนี้กลายเป็นเรื่องราวที่อยู่ในกระแสสังคมและสื่อให้ความสนใจมาก ก็คงไม่สามารถปล่อยผ่านไปไม่ได้”

(ID13 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

ในคำสัมภาษณ์ดังกล่าว ได้แสดงให้เห็นถึงช่องว่างในกลไกการแจ้งความร้องทุกข์ดำเนินคดีอาญาตามกระบวนการยุติธรรมที่พนักงานสอบสวนยังขาดความพร้อมความเข้าใจในความรู้สึกที่วิตกกังวลของผู้ตกเป็นเหยื่อ ซึ่งอาจจะสร้างผลกระทบต่อความเชื่อมั่น หรือ ความศรัทธาของประชาชนที่มีต่อกลไกนี้ลดลง และด้วยสาเหตุเช่นนี้หากตั้งข้อสังเกตว่าข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ (รวมถึงรถโดยสารประจำทาง) ของประเทศไทยที่มีน้อย อาจจะมีผลกระทบมาจากความรู้สึก ความไม่เชื่อมั่นของผู้ตกเป็นเหยื่อ ที่มองว่าการแจ้งความร้องทุกข์ไม่สามารถคลายปมความบอบช้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ และตนเองจำเป็นต้องเป็นผู้ปกป้องเสียเอง จะสร้างความรู้สึกที่มั่นคงปลอดภัยมากกว่ากระบวนการที่มีรองรับอยู่ในสังคมไทย

อย่างไรก็ตามผู้วิจัยไม่ได้มีเจตนาที่จะสรุปว่ากลไกการแจ้งความร้องทุกข์ดำเนินคดีอาญาเกี่ยวกับการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางของประเทศไทยจะเป็นเช่นตัวอย่างนี้ทั้งหมด เพียงแต่ยกตัวอย่างประสบการณ์ของผู้ให้ข้อมูลเพื่อที่จะสะท้อนให้เห็นถึงขั้นตอนที่ใช้ในกลไกการแจ้งความร้องทุกข์ดำเนินคดีอาญาตามกระบวนการยุติธรรมและจะได้ปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น แต่ทั้งนี้จากตัวอย่างของผู้ให้ข้อมูลดังกล่าวได้ให้ข้อค้นพบเกี่ยวกับช่องว่างของกลไกดังกล่าวนี้ สอดคล้องกับการให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อและวิธีการป้องกันปัญหาของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการบนรถโดยสารประจำทาง ที่สะท้อนถึงการทำหน้าที่ผู้ดูแลพื้นที่และพิทักษ์ตามกระบวนการยุติธรรม โดยไม่เข้าไปตามความคาดหวังของผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือ ทำให้ผู้ใช้บริการเพศหญิงที่อาจจะตกเป็นเหยื่อ หรือไม่ตกเป็นเหยื่อ ต้องแบกรับภาระในการปกป้องตนเอง และช่องว่างดังกล่าวก็เอื้อต่อปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครยังคงปรากฏอยู่ในปัจจุบันเช่นเดียวกัน

1.5 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครที่ส่งผลให้เกิดปัญหาการคุกคามทางเพศจากมุมมองของผู้ใช้บริการที่เป็นเพศหญิง

การทำความเข้าใจสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร สภาพแวดล้อมบนรถโดยสารประจำทาง จึงเป็นองค์ประกอบสำคัญที่จำเป็นต้องนำมาวิเคราะห์เพราะสภาพแวดล้อมนั้นจะมีอิทธิพล และแรงกระตุ้นที่ส่งผลต่อปัญหาการคุกคามทางเพศปรากฏขึ้นในพื้นที่บนรถโดยสารประจำทาง ผู้วิจัยได้จำแนกการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมเป็น 2 ประเด็นย่อย ดังนี้

1.5.1 โครงสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพของรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการอยู่ในกรุงเทพมหานคร

ในปัจจุบันการให้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร สามารถจำแนกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ รถโดยสารประจำทางในสังกัดองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รถเมล์ของ ขสมก.) และรถโดยสารประจำทางในสังกัดบริษัทเอกชนที่ได้รับสัมปทานการเดินรถ (รถเมล์ร่วมของภาคเอกชน) โดยรูปลักษณะภายนอกและโครงสร้างสภาพแวดล้อมภายในของรถโดยสารประจำทางของทั้ง 2 ประเภทจึงมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน อีกทั้งรูปแบบของการให้บริการรถโดยสารประจำทางก็มีหลากหลายรุ่น อย่างเช่นรุ่นของรถโดยสารประจำทางในสังกัด ขสมก. จะมีทั้งหมด 7 รุ่น ได้แก่ รถธรรมดา (สีครีม-แดง) รถทางด่วน (สีครีม-แดง) รถบริการตลอดคืน (สีครีม-แดง) รถปรับอากาศ (สีครีม-น้ำเงิน) รถปรับอากาศแบบยูโรทู (สีเหลือง-ส้ม) รถปรับอากาศแบบ PBC (สีขาว) และรถปรับอากาศแบบใช้ก๊าซ NGV 489 (สีฟ้า) ส่วนรุ่นของรถโดยสารประจำทางในสังกัดบริษัทเอกชนนั้นจะมีรุ่นมาตรฐานของรถที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ซึ่งขึ้นอยู่กับรูปแบบภาพลักษณ์รถโดยสารประจำทางของแต่ละบริษัทเอกชนที่เข้ามาได้รับสัมปทานในการเดินรถ เช่น รถธรรมดาขนาดเล็ก (สีส้ม) รถธรรมดาขนาดปกติ (สีชมพู) รถธรรมดาขนาดปกติ (สีขาว) รถปรับอากาศ (สีเหลือง) เป็นต้น ซึ่งรถโดยสารประจำทางในแต่ละประเภทรุ่นของทั้งสองสังกัดย่อมมีโครงสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่บางอย่างนั้นอาจจะคล้ายคลึงกัน เช่น แพนผังที่นั่ง ระบบไฟส่องสว่าง ระบบเสียงตามสาย เป็นต้น และบางอย่างที่แตกต่างกัน เช่น ความกว้างของพื้นที่ภายในบนรถโดยสารประจำทางที่บางรุ่นมีพื้นที่แคบและบางรุ่นมีพื้นที่กว้าง จำนวนกล่องวงจรปิดภายในรถโดยสารประจำทาง โดยรถที่สังกัด ขสมก. จะมีจำนวนกล่องวงจรปิดติดตั้งอย่างน้อย 2 เครื่องต่อคัน แต่ถ้าเป็นรถที่สังกัดบริษัทเอกชนจะไม่มี การติดตั้งกล่องวงจรปิด รวมถึงจำนวนหลอดไฟส่องสว่างที่รถโดยสารประจำทางในสังกัดบริษัทเอกชนจะมีจำนวนติดตั้งน้อยกว่ารถโดยสารประจำทางในสังกัด ขสมก. เป็นต้น (ดังภาพที่ 10) โดยงานวิจัยนี้มุ่งศึกษาเฉพาะรถโดยสารประจำทางแบบร้อน (สีครีม-แดง) (ดังภาพที่ 11) และรถโดยสารประจำทางแบบปรับอากาศ (สีครีม-น้ำเงิน) (ดังภาพที่ 12) ที่อยู่ในสังกัด ขสมก. เพราะเป็น

ประเภทรถโดยสารประจำทางที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากในทุกวัน ประกอบกับปริมาณของรถโดยสารประจำทางประเภทนี้มีสัดส่วนให้บริการอยู่ในปัจจุบันเป็นจำนวนที่มากกว่ารถโดยสารประจำทางประเภทอื่น

ภาพที่ 10 สภาพแวดล้อมทางกายภาพบนรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน



ภาพที่ 11 รถโดยสารประจำทางแบบร้อน (สีครีม-แดง)



CHULALONGKORN UNIVERSITY

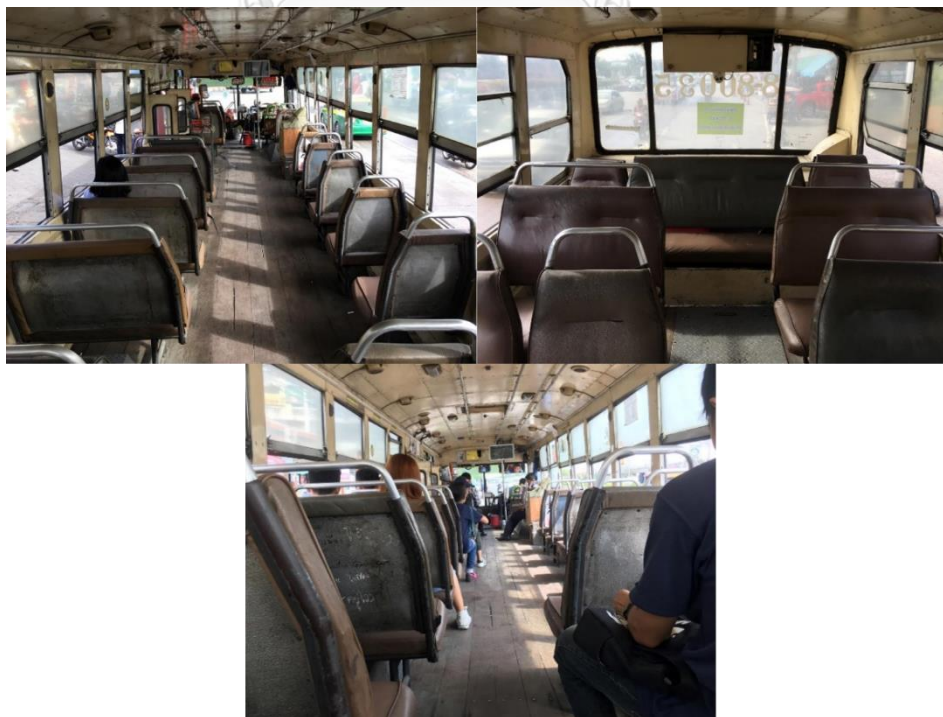
ภาพที่ 12 รถโดยสารประจำทางแบบปรับอากาศ (สีครีม-น้ำเงิน)



ทั้งนี้เมื่อผนวกกับปริมาณของผู้ที่ใช้บริการในแต่ละวันที่มีจำนวนมาก โครงสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพของรถโดยสารประจำทางจึงมีสภาพที่แออัด เบียดเสียด และคับคั่งไปด้วยผู้ที่มาใช้บริการ ประกอบกับการจัดการภายในของรถโดยสารประจำทางที่พนักงานระดับปฏิบัติการอาจจะได้รับนโยบาย หรือ แผนการดำเนินงานจากองค์การที่สังกัด ให้นั้นรับผู้ให้บริการในปริมาณที่เยอะจนล้นเกินจำนวนที่ได้มีระบุนับจำนวนการรองรับไว้ของรถโดยสารประจำทางตามหลักความปลอดภัยทางวิศวกรรม

อย่างไรก็ตามทั้งโครงสร้างสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกันของทุกประเภทรถโดยสารประจำทางที่มีให้บริการอยู่ในปัจจุบัน ประกอบกับความหนาแน่นของปริมาณผู้ให้บริการที่ล้นเกินจำนวนการรองรับ และการจัดการภายในที่อาจจะไม่ได้ให้ความสำคัญในประเด็นนี้ จึงเป็นผลให้พื้นที่สาธารณะอย่างบนรถโดยสารประจำทางมีบรรยากาศที่เสี่ยงเกิดภัยอาชญากรรมขึ้นได้ ไม่ใช่แค่ปัญหาการคุกคามทางเพศแต่ยังมีปัญหาการลักขโมยทรัพย์สิน ซึ่งในกรณีของปัญหาการคุกคามทางเพศก็เกิดขึ้นจากโครงสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพของรถโดยสารประจำทางที่เอื้อเปิดช่องโอกาสให้ผู้กระทำผิดสามารถก่อเหตุได้อย่างง่ายดาย เช่น ผังที่นั่งในบริเวณพื้นที่ท้ายรถที่มีเบาะซ้อนกันจนมีมุมอับ (ดังภาพที่ 13) ระยะระหว่างพื้นที่ยื่นกับเพดานของรถโดยสารประจำทาง มีความกว้างที่น้อยเกินไป เลยบังทิศทางองศาของกล้องวงจรปิดในเวลาที่ใช้บริการมีจำนวนมาก (ดังภาพที่ 14) เป็นต้น

ภาพที่ 13 เบาะที่นั่งบนรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน



ภาพที่ 14 บรรยากาศผู้ให้บริการที่มีปริมาณมากจนบังทิศทางองศาของกล้องวงจรปิด



นอกจากนี้เมื่อรถโดยสารประจำทางมีสภาพแออัดที่แออัด ซึ่งเกิดจากความหนาแน่นของผู้ที่มาใช้บริการ ประกอบกับการเบียดเสียดที่เกิดจากการบอกกล่าวของพนักงานระดับปฏิบัติการประจำรถโดยสารประจำทาง ที่ให้ทุกคนนั้นชิดเข้าไปข้างในเกินความจำเป็น เพียงหวังต้องการรับผู้โดยสารในปริมาณที่เยอะเพื่อให้ได้รายได้ที่คุ้มค่ากลับมาตามเป้าประสงค์ขององค์การ จึงเป็นผลให้พื้นที่ทั้งหมดบนรถโดยสารประจำทางจะแปรสภาพเป็นพื้นที่อับที่ผู้ดูแลประจำพื้นที่นั้นไม่สามารถตรวจตราได้อย่างทั่วถึง จนท้ายสุดกลายเป็นพื้นที่เสี่ยงภัยที่ปัญหาการคุกคามทางเพศสามารถปรากฏขึ้นได้ตลอดเวลา ดังใจความสำคัญจากคำสัมภาษณ์ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางที่ว่า

“พี่ว่าพื้นที่บนรถเมล์ เป็นพื้นที่เสี่ยงนะ ก็เข้าใจได้ว่าเป็นพื้นที่สาธารณะ ทุกคนก็สามารถขึ้นลงรถเมล์ได้หมด แต่ความที่เป็นใครก็ได้นี่แหละ พี่เลยมองว่าเสี่ยง เราจะไม่รู้เลยว่า ใครมาตีใครมาร้าย รถเมล์บ้านเราไม่มีการคัดกรองอะไรเลย เจ้าหน้าที่ในรถก็ไม่ได้มาช่วยเราคัดกรอง และอีกอย่างเบาะที่นั่งก็ซ้อนกันจนเป็นมุมอับ เวลาจะทำอะไรใคร ก็ไม่มีใครเห็นอยู่ดี ไฟส่องสว่างบางคันตอนกลางคืนก็มืด บางคันก็ดับ แล้วยิ่งจะไม่ให้เป็นพื้นที่เสี่ยงได้อย่างไร”

(ID14 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

“ในความคิดเรา รถเมล์เป็นพื้นที่เสี่ยง เพราะด้วยความที่คนเยอะเนี่ยแหละ ก็เป็นพื้นที่ในเป้าหมายแรก ๆ ของคนที่เขาจะทำ เพราะลองคิดว่าถ้าคนที่ต้องการข่มขืนใครสักคน เขาก็ต้องหาทำเลที่เป็นชอยเปลี่ยววุกไหม แต่ถ้าเขาแค่อายากจะสัมผัส เขาก็ต้องหาพื้นที่ที่แออัด เบียดเสียด มีมุมอับเยอะ ๆ แบบไม่ค่อยมีใครเห็น หรือ ต่อให้เห็นก็ไม่ได้ชัดเจนขนาดนั้น ก็ต้อง

เป็นรถเมล์ไง เลยตอบโจทย์ตรงนี้ของคนที่เขามีความอยาก แต่ดันเป็นความโชคร้ายของคนที่ไม่รู้เรื่องและต้องมาโดน”

(ID15 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

“ถ้าเป็นที่คนอยู่เยอะ ๆ หนูว่าเป็นพื้นที่เสี่ยงหมด ไม่ใช่แค่รถเมล์ แต่ถ้ารถเมล์ในช่วงเวลาเร่งรีบตอนเช้าไปทำงานกัน ตอนเย็นก็กลับบ้าน คนจะเยอะมาก ๆ ที่มาใช้รถเมล์ ก็ถือเป็นพื้นที่เสี่ยงนะคะ เขาอาจจะอาศัยจังหวะเบียดเสียดแล้วลงมือ ซึ่งเราก็ไม่มีทางรับรู้ได้เลยว่าเขาตั้งใจทำ หรือ อาจจะเพราะเบียดเสียดเลยมาโดนเรา เราก็ได้แต่เก็บมาคิดแล้วก็พยายามปล่อยผ่านไป ซึ่งความจริงแล้วเราไม่ควรคิด แต่ก็ทำอะไรไม่ได้ บางครั้งเบียดจนจะเอามือมากดมือถือนิ่งทำไม่ได้เลย เราเลยมองว่าทุกอย่างลงตัว ทั้งคนเบียดกันเยอะ กระเป๋ารถเมล์ก็ไม่ทั่วถึง คนรอบข้างก็ไม่สนใจกัน นี่และคนที่จะทำให้เขาเลยตัดสินใจทำได้ง่ายมาก”

(ID16 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

ใจความสำคัญจากคำสัมภาษณ์ข้างต้น ยิ่งตอกย้ำให้เห็นถึงความเป็นพื้นที่เสี่ยงที่ส่งผลให้เกิดปัญหาการคุกคามทางเพศได้ง่าย อีกทั้งความเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่มีความหลากหลายของคุณภาพรถโดยสาร เลยทำให้ผู้ใช้บริการเหล่านั้นจำเป็นต้องปรับตัวให้เข้ากับสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ หากจำเป็นต้องการใช้บริการในการเดินทางในรูปแบบนี้ที่มีราคาต่ำโดยสารถย่อมเยาว์กว่าการเดินทางในรูปแบบอื่น

1.5.2 สภาพแวดล้อมในวิถีชีวิตของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

อีกหนึ่งองค์ประกอบสำคัญที่เอื้อให้ปัญหาการคุกคามทางเพศนั้นยังคงปรากฏอยู่คือ การเมินเฉยของผู้คนในสังคมบนรถโดยสารประจำทาง ซึ่งสะท้อนให้เห็นวิถีชีวิตของผู้มาใช้บริการที่มักจะมีพฤติกรรมตัดขาดจากการมีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่นบนรถโดยสารประจำทาง แต่ส่วนมากการมีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่นจะปรากฏได้ก็ต่อเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้นบนรถโดยสารประจำทาง และสร้างความตื่นตระหนกให้กับผู้คนในพื้นที่นั้นจำเป็นต้องหันมาให้ความสนใจเพื่อตอบสนองความใคร่รู้ของตนเอง ซึ่งการให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อในขณะนั้นย่อมขาดหายไป ส่งผลให้พื้นที่สาธารณะนี้ยังมีความเป็นพื้นที่อับและพื้นที่เสี่ยงต่อภัยทางอาชญากรรม โดยเฉพาะปัญหาการคุกคามทางเพศมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตามบริบททางสังคมเช่นนี้อาจจะกล่าวได้ว่าเป็นการกระจายความรับผิดชอบของคนในสังคมบนรถโดยสารประจำทางที่มองว่าการเข้าไปให้ความช่วยเหลือนั้นไม่ใช่หน้าที่ หรือ สิ่งสำคัญของตน ที่จำเป็นต้องเสียสละเข้าไปช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อ ซึ่งคงจะมีผู้ใดที่เข้าไปให้ความช่วยเหลือแทน

ตน การมีมุมมองเช่นนั้นยิ่งเสริมแรงกระตุ้นให้ผู้กระทำผิดเห็นเป็นช่องโอกาสที่สามารถกระทำ ความผิดไม่ได้อย่างกลัวผู้คนในพื้นที่แห่งนั้น ดังใจความสำคัญจากคำสัมภาษณ์บางส่วนที่ว่า

“ตอนนั้นที่หนูโดนผู้ชายเอาเป่าของเขามาอยู่ที่ไหลหนู หนูก็หันไปมองพี่ข้าง ๆ ที่นั่งด้วยกัน ตอนก่อนเกิดเรื่องพี่เขายังเล่นโทรศัพท์อยู่ปกติ แต่พอเกิดเรื่อง หนูหันไปตั้งใจจะไปขอความช่วยเหลือ พี่เขาก็หันกลับไปแล้ว หนูงงมาก หนูเอาไหลอีกข้างสะกิดให้พี่เขาดัน เขาก็ไม่ตื่น ค่ะ หนูเลยคิดว่าเขาคงไม่อยากจะช่วยเหลือเรา หนูเลยไม่สนใจพี่เขาแล้ว หันมาสนใจที่จะเอาตัวรอดด้วยตัวหนูเองแทน”

(ID17 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

“ลองคิดว่า เราโดนไอ้ผู้ชายคนนั้นอ้อมเอามือเขามาจับน้องสาวเรา เราตะโกนไป แต่ก็ไม่ได้ดังมาก แต่คิดว่าคนข้าง ๆ ก็น่าจะได้ยิน ปรากฏไม่มีใครได้ยิน เรายังตกใจเลยว่า เราว่าเราก็ ออกเสียงชัด ทำไมถึงทุกคนตรงนั้นทำเหมือนไม่ได้ยินเรา เรารู้สึกแสบกับสภาพแวดล้อมแบบนี้ มาก เราเลยรีบพาตัวเองลงจากรถเมล์ไปทันที เพราะไม่อยากอยู่ในบรรยากาศแบบนั้น เรา เลือกไปขึ้นคันอื่นแทนดีกว่า”

(ID18 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

“พี่ไม่รู้ว่า ทำไมคนบนรถเมล์ถึงไม่ค่อยช่วยเหลือคนที่เขากำลังโดน เพราะตอนที่พี่โดน พี่ ก็ขอให้คนใกล้ ๆ ช่วยนะ แต่เขาเป็นผู้หญิงด้วยและมึน เขาก็ไม่ได้ช่วยพี่นะ เขาก็รับรู้กันว่าพี่ ขอให้ช่วย แต่ก็ทำนิ่ง ในตอนนั้นพี่ก็คิดแค่ว่าได้ เราจัดการเองก็ได้ แต่พอผ่านพ้นเหตุการณ์ นั้นก็กลับมาคิด ที่เขาไม่ช่วย เพราะเขาอาจจะมองว่าไม่ใช่เรื่องของเข เขาเข้ามายุ่งอาจจะ ช่วยไปด้วยก็ได้ พี่ก็คิดประมาณนั้นว่าถ้าเป็นพี่เอง ก็คงตัดสินใจยากเหมือนกันว่าจะช่วยเหลือ ดีหรือเปล่า แต่ถ้าในกรณีแบบเจอชัด ๆ ว่ามีการกระทำชัดเจน คิวอ้ววะวะเพศออกมาข้าง นอก พี่ก็คงเข้าไปช่วย แต่ช่วยแบบที่ตัวเองต้องไม่เดือดร้อนกลับมาละ”

(ID19 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

เฉกเช่นจากคำสัมภาษณ์ในข้างต้น ได้แสดงให้เห็นชัดเจนถึงสภาพแวดล้อมในวิถีชีวิตของ ผู้คนบนรถโดยสารประจำทางที่การให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศนั้นปรากฏขึ้นได้ ยาก อาจจะเป็นผลมาจากค่านิยมของสังคมไทยที่ยึดถือว่าการเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับเรื่องราวของ ผู้อื่นนั้น จะนำพาความเดือดร้อนมาสู่ตนเองได้ อีกทั้งการเข้าไปให้ความช่วยเหลือในกรณีเหตุการณ์ เช่นนี้ผู้ที่เข้าไปช่วยเหลือจำต้องเสียสละความแรงตัวตนในฐานะของตนเองไปในทันที จึงเป็นอีกหนึ่งแรง

เสริมที่ส่งผลให้พฤติกรรมการณ์เฉย หรือ การกระจายความรับผิดชอบในสังคมไทยยังคงฝังรากลึกจนเป็นโครงสร้างทางวัฒนธรรมของไทยในปัจจุบัน

ดังนั้น สภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครที่ปรากฏอยู่ในสังคมไทยปัจจุบัน จึงเห็นได้ว่าการก่อตัวของอาชญากรรมประเภทนี้ ส่วนหนึ่งเกิดมาจากมายาคติชายเป็นใหญ่ที่ประกอบสร้างเป็นทัศนคติของคนในสังคมไทยบางกลุ่ม ที่ให้คุณค่าทางเพศสภาพของเพศหญิงนั้นต่ำกว่าเพศชาย เสริมกับกลไกการให้ความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการประจำรถโดยสารประจำทางที่ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งการแจ้งความร้องทุกข์ดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรมก็มีเป็นผลดีต่อผู้ตกเป็นเหยื่อ เนื่องด้วยพนักงานสอบสวนบางคนยังมีทัศนคติที่ปองชี้ว่าขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสภาพปัญหาที่มีผลกระทบต่อผู้ตกเป็นเหยื่ออย่างไร นอกจากนี้โครงสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพก็มีสภาพที่เก๋าทรุศโทรม ประกอบกับสภาพแวดล้อมในวิถีชีวิตของผู้โดยสารบนรถโดยสารประจำทางที่เป็นลักษณะตัดขาดปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันและกัน ซึ่งสาเหตุและองค์ประกอบเหล่านี้จึงเป็นสิ่งบ่งชี้ถึงความเป็นปัจจัยที่เอื้อให้สภาพปัญหาการคุกคามทางเพศนี้ยังคงปรากฏอยู่ในสังคมไทย และขณะเดียวกันก็ปรากฏช่องว่างที่ผู้กระทำผิดสามารถใช้เป็นช่องโอกาสให้ตนเองกระทำความผิดได้อย่างง่ายดาย โดยแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่ปรากฏในปัจจุบัน จะมุ่งเน้นโดยใช้กลไกความร่วมมือที่เชื่อมโยงองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน ให้เข้ามีส่วนร่วมเพื่อขับเคลื่อนการจัดกิจกรรมสาธารณะ และสร้างข้อเรียกร้องเชิงนโยบายสาธารณะให้แก่องค์การภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมประเภทนี้ให้เกิดประสิทธิภาพ เพราะถ้าหากไม่มีการป้องกันและแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังก็จะส่งผลกระทบต่อความสูญเสียที่ต้องมีผู้ตกเป็นเหยื่อเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมากในอนาคต

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

2. การจัดการเชิงระบบโดยใช้ความร่วมมือระหว่างองค์การเพื่อแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

ผู้วิจัยได้ลงพื้นที่เก็บข้อมูลวิจัยจากกลุ่มประชากร 2 กลุ่มสำคัญ ได้แก่ กลุ่มประชากรที่สังกัดในองค์การภาครัฐ กับกลุ่มประชากรที่สังกัดในองค์การพัฒนาเอกชน ซึ่งมีการรวมตัวกันเพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างองค์การในการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร หรือที่มีชื่อสื่อสารในสังคมไทยว่า แคมเปญถึงเวลาเฟือก ทำให้ผู้วิจัยได้ข้อค้นพบเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างองค์การที่มุ่งดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวในสังคมไทยว่ามาตรการป้องกันและแก้ปัญหาดังกล่าวที่เป็นผลผลิตจากความร่วมมือระหว่างองค์การภายใต้แคมเปญถึงเวลาเฟือกนั้นเป็นอย่างไร ซึ่งบ่งชี้ให้เห็นจุดเริ่มต้นของความร่วมมือดังกล่าวถึงแรงจูงใจอะไรที่ผลักดันให้แต่ละองค์การเข้ามาร่วมมือกัน อีกทั้งการกำหนดโครงสร้างและ

รูปแบบของความร่วมมือมีลักษณะแบบใด และการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบเป็นอย่างไร นอกจากนี้สภาพแวดล้อมของสังคมไทยปัจจุบันได้สร้างปัญหาและอุปสรรคอะไรบ้างที่เป็นผลกระทบต่อความร่วมมือระหว่างองค์การ ซึ่งผู้วิจัยจะนำเสนอข้อค้นพบของประเด็นนี้ โดยจำแนกเป็นองค์ประกอบ 6 ด้าน ดังนี้

2.1 มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครจากการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง

แม้ในปัจจุบันความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนที่ขับเคลื่อนงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ตลอดจนงานด้านการแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร จะยุติ หรือ สิ้นสุดการดำเนินงานร่วมกันกับ ชมสมก. ไปอย่างเป็นทางการแล้วนั้น แต่มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่มิเช่นนั้นก็นำไปปฏิบัติใช้ในระบบขนส่งสาธารณะอื่นของสังคมไทย อาทิ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) เป็นต้น ซึ่งมาตรการดังกล่าวยังคงมีปรากฏให้เห็นอยู่ในปัจจุบันผ่านช่องทางสังคมออนไลน์ต่าง ๆ เช่น Facebook Page ของแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง และข่าวสารบนเว็บไซต์ เป็นต้น โดยมาตรการดังกล่าวนี้เปรียบเสมือนเป็นผลผลิต (Output) ตามทฤษฎีระบบ ที่สรรสร้างจากกระบวนการภายในที่แต่ละองค์การได้ร่วมมือออกแบบกัน โดยมีปัจจัยนำเข้าก็คือแรงจูงใจและแรงขับเคลื่อนขององค์การตนเองมาเป็นแรงผลักดันให้เข้าร่วมดำเนินการแคมเปญถึงเวลาเฟื่องนี้

จากการเก็บข้อมูลงานวิจัยที่ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้บริหารและพนักงานระดับปฏิบัติการจากแต่ละองค์การที่มีความร่วมมือระหว่างกันในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ค้นพบว่า มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวส่วนใหญ่จะมีเจตนาที่สร้างขึ้นเพื่อเน้นย้ำให้ผู้ให้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะที่เป็นเพศหญิง จำต้องเพิ่มบทบาทให้กับตนเอง นอกเหนือจากการเป็นแค่ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเท่านั้น แต่ต้องมีบทบาทเป็นผู้ดูแลปกป้องตนเองและคอยให้ความช่วยเหลือผู้อื่นในสังคมเมื่อคนเหล่านั้นกำลังประสบเจอสถานการณ์การคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในขณะนั้น เสริมกับการสร้างข้อเรียกร้องในเชิงนโยบายจากการรวบรวมข้อมูลผลการวิจัยที่คณะทำงานภาคีเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงร่วมกับคณะผู้วิจัยของคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้เก็บข้อมูลโดยดำเนินการวิจัยสำรวจเกี่ยวกับสถานการณ์การคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งพบว่าปัญหาการคุกคามทางเพศปรากฏบนรถโดยสารประจำทางบ่อยที่สุด และจำนวนกว่าครึ่งของจำนวนผู้ให้ข้อสำคัญทั้งหมดได้แสดงผลว่าผู้หญิงมักประสบเหตุกับการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศมากกว่าเพศอื่น ๆ เช่น เพศชาย เพศทางเลือก อีกทั้งปัญหาขาดช่องทางการให้ความช่วยเหลือที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญส่วนใหญ่มองว่ายังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร (อารุธ ฤกษ์สาคร และธณภูมิ สามัคคีศา

รมย์, 2560) จึงเป็นผลให้กลุ่มคณะทำงานดังกล่าวได้นำข้อมูลงานวิจัยนั้นมาออกแบบเป็นเครื่องมือที่จะช่วยเป็นเสียงสะท้อนแทนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่ต้องประสบเหตุการณ์คุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเครื่องมือที่กล่าวถึงนั้นได้ออกมาแบบมาในรูปแบบหนังสือเล่มเล็กที่ใช้ชื่อว่า คู่มือเฟือก และได้มีการนำเสนอต่อคณะที่ประชุมใหญ่ระดับกระทรวงของกระทรวงคมนาคม โดยสมาชิกที่เข้าร่วมประชุมในวันนั้นล้วนเป็นผู้นำสูงสุด หรือ ผู้แทนขององค์กรต่าง ๆ ที่รับผิดชอบหน้าที่ให้บริการด้านการขนส่งมวลชน ทั้งในระบบทางบก ทางน้ำ และทางราง แต่ถึงกระนั้นข้อเรียกร้องเชิงนโยบายกับเครื่องมือที่ออกแบบและมอบให้กับกระทรวงคมนาคมเพื่อหวังนำไปปรับปรุงนโยบายสาธารณะที่ควรให้ความสำคัญกับปัญหาการคุกคามทางเพศอย่างจริงจัง พร้อมทั้งคาดหวังว่าจะมีการบังคับใช้นโยบายสาธารณะที่ได้รับการปรับปรุงให้มีผลครอบคลุมทั้งหมดในระบบขนส่งสาธารณะของประเทศไทย จึงเป็นเรื่องที่ไม่ประสบผลสำเร็จ เนื่องด้วยสภาพแวดล้อมหรือ วิธีการดำเนินงานภายในแต่ละองค์การภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน และทัศนคติของผู้บริหารระดับสูงสุดขององค์กรเหล่านั้นก็เล็งเห็นความสำคัญของสภาพปัญหาดังกล่าวที่คลาดเคลื่อนกันอย่างรุนแรง ดังการให้สัมภาษณ์ของผู้บริหารองค์การพัฒนาเอกชนและพนักงานระดับปฏิบัติการขององค์การภาครัฐที่เป็นแกนหลักของการขับเคลื่อนแคมเปญถึงเวลาเฟือก

“เราเข้าใจมาเสมอ ว่าองค์การภาครัฐส่วนใหญ่ แม้กระทั่งระดับกระทรวง ก็คงมีความยากลำบากในการสร้างนโยบายสาธารณะที่จะครอบคลุมป้องกันปัญหาในสังคมได้ทั้งหมด แต่เราก็เชื่อและหวังอย่างลึก ๆ ว่าสิ่งที่เราและเพื่อนพันธมิตรเครือข่ายทั้งหลายที่มาร่วมมือกันนั้นจะไม่สูญเปล่า ถึงแม้ว่า ขสมก. จะล้มเลิกความร่วมมือกับเราไปแล้ว แต่ถ้าในอนาคตภายในองค์การเขา สามารถลงตัวและมีผู้บริหารที่พร้อมจะลุยเรื่องนี้ เราก็ยินดีกลับเข้าไปเพื่อผลักดันให้มันสำเร็จให้ได้ วันนี้เราแค่ต้องเปลี่ยนถ่ายเสาหาโมเดลต้นแบบใหม่ มาตรการป้องกันที่เราร่วมกันสร้างขึ้นก็ไม่สูญเปล่า เราก็จะนำไปประยุกต์ใช้กับโมเดลใหม่ได้ ซึ่งต่อให้เราล้มเหลวกับโมเดลไหนอีกสักกี่ครั้ง ก็ไม่ใช่ที่เราจะต้องล้มเลิกความตั้งใจไปทั้งหมด”

(ID34 ผู้บริหารขององค์การพัฒนาเอกชน หรือ NGO ที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนแคมเปญถึงเวลาเฟือก)

“สำหรับพี่ ถึงแม้ตอนนี้พี่จะถูกระงับการทำงานด้านนี้ไป แต่ในฐานะที่พี่ผลักดันงานด้านการหยุดคุกคามทางเพศในที่ทำงานของเราและบนรถโดยสารประจำทางมาตั้งแต่แรกเริ่ม พี่ก็จะยังคงไม่ล้มเลิกความตั้งใจ แต่แค่มีอาจจะต้องลดแรงไฟที่จะทำลงไปหน่อย เพื่อรอคอยวันที่ผู้บริหารคนใหม่มา แล้วพี่จะเสนอให้เขาหันมาให้ความสำคัญแบบเดียวกับพี่ให้ได้ พี่จะสู้ต่อไปไม่ท้อถอยแน่นอน”

(ID35 พนักงานระดับปฏิบัติการขององค์การภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนแคมเปญถึงเวลาเฟือก)

อย่างไรก็ตามการไม่เลิกความพยายามของการกลุ่มความร่วมมือที่ขับเคลื่อนงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งรวมถึงรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครด้วย จึงได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่ได้สรรสร้างขึ้นมาประยุกต์ใช้ในการขยายความร่วมมือไปยังองค์การภาคส่วนอื่น เพื่อมุ่งหวังจะสร้างความเป็นเมืองปลอดภัยสำหรับผู้หญิงซึ่งเป็นวัตถุประสงค์หลักและสำคัญที่สุดของแผนกานดำเนินงานที่ได้กำหนดร่วมกันไว้ โดยผู้วิจัยจะจำแนกเครื่องมือที่เป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขดังกล่าวที่ปรากฏอยู่ในสังคมไทยปัจจุบันพร้อมรายละเอียดของเครื่องมือได้ดังนี้

1) การจัดทำงานวิจัยสำรวจสถานการณ์ปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2560 จากกลุ่มผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่มีหลากหลายเพศ อาทิ เพศหญิง เพศชาย และเพศทางเลือก จำนวน 1,654 คน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความเป็นปัจจุบันและชี้ให้เห็นถึงปริมาณและความถี่ของสภาพปัญหาที่ปรากฏในสังคมไทย ซึ่งผลการสำรวจได้บ่งชี้ถึงระบบขนส่งสาธารณะ 5 อันดับ ที่ปรากฏปัญหาการคุกคามทางเพศบ่อยที่สุด โดยเรียงอันดับจากบ่อยที่สุดเป็นต้นไป ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง คิดเป็น 50% รถจักรยานยนต์รับจ้าง คิดเป็น 11.4% แท็กซี่ คิดเป็น 10.9% รถตู้สาธารณะ คิดเป็น 9.8% และรถไฟฟ้า BTS คิดเป็น 9.6% ทั้งนี้ผลวิจัยสำรวจยังได้บอกลักษณะพฤติกรรมการคุกคามทางเพศที่กลุ่มผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะพบเจอมากที่สุดคือ การลวนลามด้วยสายตา เช่น การมองซ่อนใต้กระโปรง มองหน้าอก อีกทั้งจากจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด มีถึง 52% ของจำนวนผู้ที่พบเห็นเหตุการณ์คุกคามทางเพศ แต่ไม่ได้มีการแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่กระบวนกรยุติธรรมให้ดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดไปลงโทษตามกฎหมายในสังคม (อารุณ เกตุสาคร และธณภูมิ สามัคคีธรรม, 2560) ซึ่งผลสำรวจทั้งหมดนี้เป็นจุดเริ่มต้นที่นำไปสู่การกำหนดแนวทางมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวผ่านการสร้างแคมเปญถึงเวลาเพื่อ เสริมกับทำข้อเรียกร้องเชิงนโยบายสาธารณะของภาครัฐให้ปรับปรุงเพื่อสอดคล้องกับสภาพปัญหาดังกล่าวที่ปรากฏอยู่ในบริบทสังคมไทยปัจจุบัน

2) การจัดทำคู่มือเพื่อ สร้างโดยภาคีเครือข่ายเมืองปลอดภัยสำหรับผู้หญิง โดยคู่มือนี้เป็นสมุดขนาดเล็กที่ภายในอธิบายรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะที่ปรากฏอยู่ในสังคมไทยปัจจุบัน ซึ่งมีการจำแนกประเด็นให้ผู้อ่านได้ศึกษาดังนี้

ในส่วนแรกเป็นการอธิบายให้เกิดความเข้าใจแก่ผู้อ่านว่าการคุกคามทางเพศนั้น เรียกอีกอย่างว่าการลวนลามทางเพศ ซึ่งมีความหมายคือการกระทำ หรือ การแสดงออกในทางเพศ ทั้งโดยทางตรง หรือ โดยอ้อมผ่านการใช้สายตา ท่าทาง เสียง คำพูด ร่างกาย หรือ สื่อสารผ่านช่องทางต่าง ๆ อาทิ โทรศัพท์มือถือ ซึ่งทำให้ผู้ที่ตกเป็นเหยื่อของการกระทำนั้น รู้สึกเดือดร้อนรำคาญ อึดอัด ไม่พอใจ เครียด หวาดระแวง หวาดกลัว และรู้สึกไม่ปลอดภัย ประกอบกับอธิบายเสริมเกี่ยวกับการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะเกิดได้ทั้งบนขนส่งมวลชน เช่น รถโดยสารประจำทาง รถไฟ

ภาพที่ 16 ข้อมูลรายละเอียดภายในคู่มือเฟือกเกี่ยวกับการป้องกันตัวเองและให้ความช่วยเหลือผู้อื่น



3) การจัดทำข้อเรียกร้องเชิงนโยบายที่มอบให้แก่กระทรวงคมนาคม เพื่อปรับปรุงกฎหมาย หรือ นโยบายที่เกี่ยวข้องให้ครอบคลุมกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศที่จะปรากฏขึ้นในพื้นที่บนระบบขนส่งสาธารณะ อีกทั้งการเสนอข้อเรียกร้องให้มีการปรับปรุงคุณภาพของสภาพแวดล้อมให้มีลักษณะที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น (ดังภาพที่ 17)

ภาพที่ 17 การส่งมอบข้อเรียกร้องเชิงนโยบายและสมุดคู่มือเฟือกให้แก่กระทรวงคมนาคม



ที่มา: https://www.matichon.co.th/local/quality-life/news_876042

4) การจัดกิจกรรมเปิดตัวแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง เพื่อหวังเผยแพร่ข้อมูลงานวิจัยสำรวจสถานการณ์ฯ ให้เป็นประโยชน์แก่องค์กรอื่นที่สนใจจะแก้ไขในปัญหานี้ และสร้างความตระหนักรู้ให้แก่ประชาชนในสังคมไทยได้ตื่นตัวต่อปัญหานี้ อีกทั้งเพื่อที่จะทลายบริบททางสังคมที่มักเพิกเฉยให้เลือนหายไปจากสังคมไทย (ดังภาพที่ 18)

ภาพที่ 18 งานวันแถลงข่าวเปิดตัวแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง



ที่มา: <https://prachatai.com/journal/2017/11/74223>

5) การติดสติ๊กเกอร์เตือนภัยบนรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร โดยบนสติ๊กเกอร์จะมีการประกอบภาพลักษณะพฤติกรรมที่จะชี้ให้เห็นว่าพฤติกรรมแสดงออกแบบใดถือเป็นการคุกคามทางเพศ พร้อมทั้งมีแนบเบอร์สายด่วนของ ชมสมก. ไว้สำหรับการติดต่อฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุการณ์ขึ้นบนรถโดยสารประจำทางอย่างไม่ทันตั้งตัว (ดังภาพที่ 19)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 19 การติดสติ๊กเกอร์เตือนภัยบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร



6) การจัดอบรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่บุคลากรของ ขสมก. ให้เรียนรู้และรู้จักกับสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศที่ปรากฏบนรถโดยสารประจำทาง พร้อมทั้งการถ่ายทอดเทคนิคและขั้นตอนการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารหากพบเจอว่ากำลังตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศอยู่ในขณะนั้น

7) การสร้างพื้นที่บนสังคมออนไลน์ให้กับผู้มีจิตอาสาจะเข้าร่วมเป็นทีมเฝ้าระวังภัย หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า ทีมเผือก ที่มีจำนวน 782 คน (ข้อมูลล่าสุด ณ วันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2562) ซึ่งจะเป็นแหล่งรวมตัวของผู้ที่มีเป้าประสงค์ หรือ อุดมการณ์เดียวกัน ที่ต้องการแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศในพื้นที่สาธารณะ รวมถึงบนระบบขนส่งสาธารณะอย่างรถโดยสารประจำทาง พร้อมทั้งจะมีการจัดกิจกรรมเสริมสร้างทักษะจากคณะผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านต่าง ๆ อาทิ ด้านการป้องกันตัว ด้านพื้นที่สาธารณะ เพื่อเป็นเทคนิคให้ทีมเผือกได้นำไปใช้ในการทำหน้าที่ให้ความช่วยเหลือผู้ที่กำลังตกเป็นเหยื่อ และสอดส่องดูแลความปลอดภัยในพื้นที่สาธารณะกับระบบขนส่งสาธารณะที่อยู่ในขอบเขตทางพื้นที่ที่สมาชิกแต่ละคนอาศัยอยู่และสามารถเข้าถึงได้ง่าย (ดังภาพที่ 20)

ภาพที่ 20 การจัดกิจกรรมเสริมสร้างทักษะและเทคนิคการป้องกันตัวและการให้ความช่วยเหลือเหยื่อให้กับทีมเผือก



ที่มา: <https://dmcpost.blogspot.com/2018/10/self-defense-lab.html>

9) การจัดทำเว็บไซต์สำหรับการประชาสัมพันธ์ข่าวสาร ให้ผู้ที่มีความสนใจได้ติดตามและสามารถเข้าร่วมกิจกรรมการจัดฝึกอบรมต่าง ๆ เช่น การจัดฝึกอบรมทักษะการป้องกันตัว การฝึกลงพื้นที่ชุมชนเพื่อดูความไม่ปลอดภัยในพื้นที่สาธารณะ เป็นต้น และยังเป็นการเผยแพร่ความคืบหน้าของผลลัพธ์ที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างองค์การถึงการนำมาปฏิบัติใช้ในสังคมไทยด้วย (ดังภาพที่ 21)

ภาพที่ 21 เว็บไซต์สำหรับการประชาสัมพันธ์ข่าวสารเกี่ยวกับงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการ
คุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย



ที่มา: <https://www.teampueak.org/>

อย่างไรก็ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งเป็นผลผลิตจากแคมเปญถึงเวลาเฟื่องนี้ แม้จะไม่ได้ถูกนำไปปฏิบัติใช้บนรถโดยสารประจำทางอย่างเป็นทางการ เนื่องจากความร่วมมือระหว่างองค์กรได้ยุติไปแล้วนั้น ก็พบว่าในปัจจุบันภาคีเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงยังคงขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแนวทางของมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวจะเน้นในเชิงการสร้างความรู้ ความเข้าใจ และทักษะการป้องกันตนเองกับการให้ความช่วยเหลือผู้อื่นแก่ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่อาจจะเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ หรือ ไม่เคยตกเป็นเหยื่อ แต่ขณะเดียวกันการเยียวยา หรือ การสนับสนุนพาดักเป็นเหยื่อไปเข้ารับการรักษาความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางร่างกายและจิตใจ พร้อมทั้งการประสานงานดำเนินคดีกับผู้คุกคามจึงเป็นสิ่งที่ขาดหายไปจากมาตรการป้องกันและแก้ปัญหาดังกล่าวที่มีอยู่ในสังคมไทยปัจจุบัน ทั้งนี้มาตรการป้องกันและแก้ปัญหาดังกล่าว จึงสะท้อนให้เห็นถึงข้อค้นพบเกี่ยวกับจุดเริ่มต้นของการเข้ามาสร้างร่วมมือระหว่างองค์กร และการจัดการเชิงระบบภายในความร่วมมือที่เป็นกระบวนการขับเคลื่อนแคมเปญถึงเวลาเฟื่องจนกระทั่งยุติความร่วมมือ ซึ่งจะกล่าวถึงข้อค้นพบนี้เป็นส่วนถัดไป

2.2 จุดเริ่มต้นของความร่วมมือระหว่างองค์กรภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชนในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง

ปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย เป็นปัญหาสังคมที่ไม่ค่อยได้รับความสนใจจากหลากหลายองค์กรที่เกี่ยวข้องที่จะแก้ไขปัญหาได้อย่างจริงจัง ซึ่งในปัจจุบันวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวก็ได้มีรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไปที่ไม่ได้ขึ้นอยู่กับกรมอบหมายความ

รับผิดชอบให้เป็นขององค์กรภาคส่วนใดภาคส่วนหนึ่งเท่านั้น แต่จะเป็นลักษณะการพึ่งพาอาศัยความสามารถและศักยภาพจากองค์กรทุกภาคส่วนให้เข้ามาสร้างความร่วมมือระหว่างกัน เพื่อมุ่งแก้ไขปัญหาสังคมนี้อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพมากที่สุด

ทั้งนี้เมื่อย้อนกลับมาพิจารณาถึงวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศดังกล่าวจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารขององค์กรพัฒนาเอกชนแห่งหนึ่งที่ทำหน้าที่เป็นเสาหลักของแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง พบว่า ประเทศไทยมีการสร้างความร่วมมือระหว่างองค์กรภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ที่จัดทำโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการตาสับประรด เป็นต้น เพื่อมาแก้ไขปัญหานี้อย่างเป็นรูปธรรม ตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา ซึ่งในแต่ละปีโครงการที่จัดทำขึ้นนั้นมักจะปรับเปลี่ยนรูปแบบของโครงการไปตามกาลเวลาโดยขึ้นอยู่กับองค์กรที่เข้ามารับผิดชอบ หรือ สร้างความร่วมมือระหว่างกัน จึงทำให้วิธีการแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศดังกล่าวขาดความต่อเนื่องและไม่มีประสิทธิภาพพออย่างที่ควรจะเป็นเมื่อได้นำไปปฏิบัติใช้ในสังคมไทย

ในช่วงเวลาปี พ.ศ. 2553 ถึง พ.ศ. 2554 มีการจัดทำโครงการสุขภาวะผู้หญิง ซึ่งเป็นโครงการที่สร้างความร่วมมือระหว่างองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กับมูลนิธิธีรนาถกาญจนาอักษร และมูลนิธิผู้หญิง โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักสนับสนุนสุขภาวะประชากรกลุ่มเฉพาะ (สำนัก 9) ภายใต้สังกัดสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ซึ่งโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศในสถานที่ทำงานของขสมก. ประกอบกับการสำรวจข้อมูลภายในเพื่อนำมาสร้างมาตรการยกระดับคุณภาพและสวัสดิการของพนักงานที่เป็นเพศหญิงให้ได้รับความเป็นธรรมในองค์กร ทั้งนี้โครงการดังกล่าวก็ได้ดำเนินงานจนบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ซึ่งมีตัวอย่างมาตรการที่สำเร็จเป็นรูปธรรม เช่น การจัดตั้งคณะกรรมการรับเรื่องร้องทุกข์ของพนักงาน การสร้างและจัดหาห้องน้ำในพื้นที่จุดจอดพักรถโดยสารประจำทางสำหรับพนักงานระดับปฏิบัติการ เป็นต้น

ต่อมาสำนักสนับสนุนสุขภาวะประชากรกลุ่มเฉพาะ (สำนัก 9) ภายใต้สังกัดสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มีความมุ่งมั่นที่จะยกระดับโครงการดังกล่าวขึ้นมาเป็นแผนงานสุขภาวะผู้หญิงและความเป็นธรรมทางเพศ (เป็นองค์กร NGO ในเครือข่ายภายใต้สังกัด สสส.) และกำหนดโครงสร้างการบริหารดำเนินงานอย่างชัดเจนเพื่อสรรหาพนักงานเข้ามาประจำสังกัดในแผนงานสุขภาวะผู้หญิงฯ เพื่อรองรับการดำเนินงานที่มีขอบเขตกว้างมากขึ้นในอนาคตได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ สาเหตุที่ต้องมีการกำหนดโครงสร้างและสรรหาพนักงานประจำ เป็นผลมาจากในอดีตการดำเนินงานโครงการสุขภาวะผู้หญิงมักจะดำเนินงานโดยมอบหมายให้กับองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ที่อยู่ภายใต้เครือข่ายของสำนักสนับสนุนสุขภาวะประชากรกลุ่มเฉพาะ (สำนัก 9) เป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งปัญหาที่ประสบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้คือการดำเนินงานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพขององค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) เนื่องด้วยองค์กรเหล่านั้นย่อมมีภารกิจความรับผิดชอบหลักของ

องค์การตนเองเป็นทุนเดิม การรับภารกิจความรับผิดชอบเสริมเข้ามา ด้วยโครงสร้างการบริหารภายในที่มีพนักงานประจำจำนวนน้อย จึงไม่สามารถที่จะดำเนินงานทุกภารกิจในตอนนั้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

ในปี พ.ศ. 2555 จึงได้ก่อตั้งแผนงานสุขภาวะผู้หญิง ซึ่งพันธกิจและภารกิจหลักของแผนงานสุขภาวะผู้หญิงฯ คือการแก้ไขความไม่เป็นธรรมทางเพศในสังคมไทย ที่แผนงานสุขภาวะผู้หญิงฯ มีความเชื่อว่าประเด็นนี้ถูกปลูกฝังอยู่ในสังคมไทยมาอย่างยาวนาน และถ่ายทอดผ่านการเลี้ยงดูจนผสมผสานเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมไทยที่สะท้อนได้จากทัศนคติและวิถีชีวิตของผู้คนในสังคม ประกอบกับแนวทางการดำเนินงานของแผนงานสุขภาวะผู้หญิงฯ ที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักสนับสนุนสุขภาวะประชากรกลุ่มเฉพาะ (สำนัก 9) ต้องการดำเนินงานในด้านที่ไม่ทับซ้อนกับองค์กรใด ๆ ที่มีอยู่ในสังคมไทย จึงเป็นผลให้แนวทางการดำเนินงานเน้นลักษณะการให้สร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับความเป็นธรรมทางเพศ และกระตุ้นสร้างทัศนคติที่ดีที่อาจจะลดทอนปัญหาที่เกิดจากความไม่เป็นธรรมทางเพศในสังคมไทย ทั้งนี้ตัวอย่างปัญหาที่เกิดจากความไม่เป็นธรรมทางเพศที่แผนงานสุขภาวะผู้หญิงฯ ได้กำหนดไว้ คือ ปัญหาความรุนแรงต่อสตรี ซึ่งปัญหาการคุกคามทางเพศนั้นถูกจัดเป็นส่วนหนึ่งของปัญหาความรุนแรงต่อสตรีนั่นเอง

นอกจากนี้การดำเนินงานของแผนงานสุขภาวะผู้หญิงได้ดำเนินงานอย่างต่อเนื่องนับจากปี ที่ก่อตั้ง ซึ่งในระยะเริ่มต้นจะเป็นการดำเนินงานลักษณะจัดอบรม หรือ ประชุม โดยเชิญชวนองค์กรภาครัฐต่าง ๆ เช่น องค์กรด้านสาธารณสุข องค์กรด้านการศึกษา องค์กรด้านคมนาคม ชุมชน เป็นต้น เพื่อสร้างความเข้าใจในประเด็นเกี่ยวกับความเป็นธรรมทางเพศและความรุนแรงต่อสตรี ควบคู่กับเปิดโอกาสให้นำปัญหาในพื้นที่ของแต่ละองค์กรมาแลกเปลี่ยนเพื่อวิเคราะห์ปัญหาความไม่เป็นธรรมทางเพศและความรุนแรงในพื้นที่ของตนว่ามีหรือไม่ อย่างไร โดยผ่านการใช้เครื่องมือที่ได้รับการสนับสนุนความพร้อมทั้งทรัพยากรและงบประมาณจากสำนักสนับสนุนสุขภาวะประชากรกลุ่มเฉพาะ (สำนัก 9) เช่น การสำรวจวิจัย การเข้าร่วมจัดทำแผนงานภายในองค์กรนั้น เป็นต้น พร้อมทั้งการถ่ายทอดเทคนิคการให้คำปรึกษากับผู้ที่ประสบปัญหาความรุนแรงและความไม่เป็นธรรมทางเพศ ให้แก่องค์กรภาครัฐที่รับผิดชอบงานด้านนี้ว่าควรมีทักษะและขั้นตอนอย่างไร ในส่วนปัญหาการคุกคามทางเพศนั้นถือเป็นภารกิจความรับผิดชอบอีกด้านหนึ่งของแผนงานสุขภาวะผู้หญิงฯ ซึ่งได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานในลักษณะเชิงป้องกันในบริบททางระบบขนส่งสาธารณะของประเทศ ไทย เพื่อมุ่งเน้นสร้างความตระหนักรู้และความตื่นตัวต่อปัญหานี้ให้กับผู้บริหาร/พนักงานในองค์กรภาครัฐที่รับผิดชอบงานด้านระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงคนในสังคมไทยด้วย

จนกระทั่งในช่วงปี พ.ศ. 2559 ถึง พ.ศ. 2560 แผนงานสุขภาวะผู้หญิงพิจารณาถึงข้อจำกัดภายในองค์กรพบว่าด้วยอัตราเจ้าหน้าที่ประจำมีจำนวนที่น้อย ซึ่งไม่สอดคล้องกับแผนดำเนินงานที่มีอยู่ ที่จำเป็นต้องอาศัยอัตราเจ้าหน้าที่ประจำในจำนวนที่เยอะ จึงได้มีการสร้างความร่วมมือกับกลุ่ม

เครือข่ายองค์การพัฒนาเอกชน (NGO) ภายนอกอย่างมูลนิธิแอ็คชั่นเอด ประเทศไทย ที่ตอบรับเข้าร่วมฝึกกำลังเพื่อขับเคลื่อนงานด้านนี้อย่างจริงจัง อีกทั้งมูลนิธิหญิงชายก้าวไกลและเครือข่ายสลัมสี่ภาคที่เป็นเครือข่ายพันธมิตรที่ดีกับมูลนิธิแอ็คชั่นเอด ประเทศไทย ก็ได้ตอบรับเข้าร่วมเช่นเดียวกัน และรวมตัวภายใต้ชื่อว่า กลุ่มภาคีเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิง (Safe Cities for Women) เมื่อการฝึกกำลังของกลุ่มองค์การพัฒนาเอกชนเป็นที่สัมฤทธิ์ผล จึงได้มีการขยายแผนการดำเนินงานสร้างความร่วมมือไปยังองค์การภาครัฐที่รับผิดชอบงานด้านคมนาคม หรือ ระบบขนส่งสาธารณะของประเทศไทย เช่น ขสมก. บริษัทการบินแห่งหนึ่ง และบริษัทรถไฟแห่งหนึ่ง เป็นต้น โดยกลุ่มภาคีเครือข่ายดังกล่าวนำเสนอแผนการดำเนินงานที่จะสร้างมาตรการป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ พร้อมทั้งร้องขอการตอบรับเข้าร่วมมือกับการดำเนินงานครั้งนี้ ซึ่งผลตอบรับที่ได้มานั้นมีเพียง ขสมก. ที่ตอบรับการเข้าร่วม เพราะอาจจะมาจากในช่วงปีก่อนหน้านั้นได้มีการร่วมมือกับแผนงานสุขภาวะผู้หญิงฯ ตั้งแต่ยังเป็นโครงการอยู่ ประกอบกับคณะผู้บริหารของ ขสมก. ในขณะนั้นก็ให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ ส่วนองค์การภาครัฐและองค์การเอกชนอื่นก็ได้ปฏิเสธ เนื่องจากยังไม่มี ความประสงค์และความพร้อมที่จะเข้าร่วมในช่วงเวลานั้น

อย่างไรก็ดีเมื่อภาคีเครือข่ายดังกล่าวร่วมมือกับ ขสมก. เป็นที่เรียบร้อย จึงมีการร่วมดำเนินงานและมีผลงานสำคัญเกิดขึ้นเป็นรูปธรรม ได้แก่ โครงการวิจัยการสำรวจสถานการณ์การคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร และผลักดันให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการป้องปรามและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศในการทำงานของ ขสมก. ตลอดจนการจัดกิจกรรมรณรงค์เกี่ยวกับภัยคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะของประเทศไทยในช่วงวันยุติความรุนแรงต่อผู้หญิงและเด็กสากลของทุกปี แต่ถึงกระนั้นเมื่อเวลาผ่านไปการดำเนินงานภายในของกลุ่มภาคีเครือข่ายดังกล่าวเริ่มประสบปัญหาที่เกิดจากช่องว่างทางศักยภาพของความเป็นองค์การพัฒนาเอกชน (NGO) นั่นคือการสื่อสารในที่สาธารณะ ที่มีจะมีรูปแบบการสื่อสารในที่สาธารณะแบบดั้งเดิม เช่น การจัดเวทีเสวนาวิชาการ การจัดทำงานวิจัยเชิงสำรวจ เป็นต้น ซึ่งกลับไม่สามารถสื่อสารให้คนในสังคมไทยได้รับรู้และเกิดความเข้าใจอย่างแพร่หลาย จึงมีการว่าจ้างองค์การภาคเอกชนที่ดำเนินธุรกิจเพื่อสังคม (Social Enterprise) อย่างบริษัท ไชยคลิก ดิจิตอล เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ให้เข้ามาออกแบบแผนการสื่อสารในที่สาธารณะ เพื่อที่ต่อการให้นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทยแก่คนในสังคมไทยได้รับรู้และเข้าใจได้อย่างเต็มประสิทธิภาพมากขึ้น จึงเป็นที่มาของการสร้างแผนการสื่อสารในที่สาธารณะโดยกำหนดเป็นแคมเปญ และใช้ชื่อแคมเปญนั้นว่า ถึงเวลาเฟื่อง ซึ่งในขณะเดียวกัน ขสมก. ณ เวลานั้นปรากฏการแทรกแซงทางการเมืองขึ้นภายในองค์การ เป็นเหตุทำให้ผู้บริหารสูงสุดขององค์การถูกโยกย้ายให้ไปสังกัดในหน่วยงานหนึ่งของกระทรวงคมนาคม และให้มีการแต่งตั้งรักษาการณมาทดแทนใน ขสมก. ซึ่งต่อมาผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งรักษาการณตัดสินใจทำหนังสือราชการแจ้งขอยุติความ

ร่วมมือที่มีกับกลุ่มภาคีเครือข่ายดังกล่าวในทันที โดยอ้างอิงสาเหตุว่าการอำนวยความสะดวกในเรื่องของทรัพยากร เช่น พนักงานระดับปฏิบัติการ รถโดยสารประจำทาง เป็นต้น ได้สร้างผลกระทบต่อ การขับเคลื่อนองค์การในเชิงธุรกิจอย่างรุนแรง จึงเป็นผลนำไปสู่ความล้มเหลวในการสร้างความร่วมมือระหว่างกันของ ขสมก. กับกลุ่มภาคีเครือข่ายดังกล่าวที่ต้องดำเนินงานภายใต้แคมเปญถึงเวลา เพื่อไปอย่างไม่มีวันหวนกลับคืนได้ในเร็ววัน ดังใจความสำคัญจากคำสัมภาษณ์บางส่วนที่ว่า

“แคมเปญถึงเวลาเฟือก ลึนสุดลงตอนที่ ขสมก. ส่งหนังสือมาแจ้งขอยุติ ซึ่งสาเหตุที่แจ้งเขา บอกมาว่าการที่ให้ทรัพยากรแก่พวกเรา ทั้งรถเมล์ พนักงานประจำรถ ทำให้องค์กรเขา สูญเสียคนทำงาน และก็มีผลกระทบต่อไปยังรายได้ขององค์กรที่ลดลง ซึ่งพีกี่รู้สัญญาณ มา สักพักว่ากำลังเกิดสภาวะการเมืองภายในและภายนอกองค์กรที่แทรกแซง จนมีคนกลุ่มหนึ่ง ที่ไม่ต้องการให้แคมเปญนี้ดำเนินงานต่อ เลยเกิดการส่งเรื่องให้ผู้บริหารสูงสุดของเขาให้มี คำสั่งยุติลงมา ซึ่งในเวลาไม่นานพี่และคนอื่น ๆ ก็ได้รับข้อความอย่างเป็นทางการ จนเราต้อง ตัดสินใจลึนสุดกับการดำเนินงานร่วมกันกับ ขสมก. ทันที และหันไปสร้างความร่วมมือกับ องค์กรด้านระบบขนส่งสาธารณะอื่นแทน”

(ID20 ผู้บริหารขององค์การพัฒนาเอกชน หรือ NGO ที่เกี่ยวข้องกัแคมเปญถึงเวลาเฟือก)

“ตอนนั้นพวกเราตกใจมาก การดำเนินแผนงานก็เป็นไปปกติ แต่อยู่ ๆ ติ ก็มีหนังสือแจ้ง กลับมาว่าขอถอนตัว ซึ่งพอทราบจากภายในถึงรู้ว่ามึปัญหาการเมืองแทรกแซงการทำงาน ขององค์การจนต้องยุติหลายโครงการที่ได้สร้างความร่วมมือกับองค์กรภายนอก ไม่ใช่มีแค่ แผนงานของเราเท่านั้น ทุกคนที่มาร่วมมือในด้านต่าง ๆ โดนผลกระทบหมด ซึ่งเราก้ทำได้แค่ ยอมรับและตัดสินใจเปลี่ยนไปสร้างร่วมมือกับองค์กรอื่นแทนที่เกี่ยวกับระบบขนส่ง สาธารณะในประเทศไทย”

(ID21 พนักงานระดับปฏิบัติการขององค์การภาครัฐที่เกี่ยวข้องกัแคมเปญถึงเวลาเฟือก)

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ ได้สะท้อนให้เห็นถึงจุดเริ่มต้นและการขับเคลื่อนการดำเนินงาน แคมเปญถึงเวลาเฟือก อีกทั้งข้อค้นพบในงานวิจัยได้ชี้ให้เห็นถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากการ แทรกแซงทางการเมืองทั้งภายในและภายนอกองค์การภาครัฐ ส่งผลให้การดำเนินงานแคมเปญถึง เวลาเฟือกต้องเป็นอันยุติ หรือ ลึนสุดลง ซึ่งจะกล่าวถึงในส่วนถัดไป

2.3 แรงจูงใจและแรงขับเคลื่อนในการสร้างความร่วมมือระหว่างองค์การในแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง

การสร้างความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนที่ปรากฏเป็นแคมเปญถึงเวลาเฟื่องนั้น จากข้อค้นพบในงานวิจัย ผู้วิจัยได้ค้นพบประเด็นเกี่ยวกับแรงจูงใจและแรงขับเคลื่อนของแต่ละองค์การ ว่าสาเหตุใดที่ดึงดูดให้องค์การที่มีความหลากหลายเข้ามาสร้างความร่วมมือระหว่างกัน ซึ่งสาเหตุที่จะกล่าวต่อไปนี้อาจเรียกได้อีกนัยหนึ่งว่าเป็นจุดยืนของแต่ละองค์การที่มีความคาดหวังต่อผลลัพธ์ที่ได้จากการเข้าร่วมมือในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง (ดังภาพที่ 22) ซึ่งแรงจูงใจและแรงขับเคลื่อนที่เป็นผลมาจากจุดยืนขององค์การเหล่านั้นเปรียบเสมือนเป็นปัจจัยนำเข้า (Input) ตามทฤษฎีระบบ โดยผู้วิจัยได้วิเคราะห์แรงจูงใจและแรงขับเคลื่อนของแต่ละองค์การดังนี้

ภาพที่ 22 แผนภาพแบบองค์รวมที่แสดงแรงจูงใจขององค์การที่มีความร่วมมือระหว่างกัน
ในแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง



สำนักสนับสนุนสุขภาวะประชากรกลุ่มเฉพาะ (สำนัก 9) ภายใต้สังกัดสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ด้วยพันธกิจและภารกิจขององค์การนี้ที่กำหนดให้เป็นองค์การภาครัฐที่ทำหน้าที่สื่อกลางประสานงานระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การภาคประชาสังคม รวมถึงองค์การภาคประชาชนด้วย เพื่อมุ่งหวังจะเชื่อมต่อองค์การทุกภาคส่วนในการแก้ไขปัญหาสังคมอย่าง

จริงจังและเป็นรูปธรรม โดยมีหน้าที่อีกด้านคือให้การสนับสนุนองค์การที่เกี่ยวข้องผ่านกรอบงบประมาณในการดำเนินงาน ตลอดจนการให้ความช่วยเหลือทางทรัพยากรด้านวิชาการ เช่น ทีมนักวิจัยเฉพาะด้าน เป็นต้น ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารขององค์การภาครัฐได้ย่ำว่า

“องค์การเรามีอยู่ เพื่อทำหน้าที่เชื่อมโยงองค์การจากทุกภาคส่วนที่มุ่งหวังจะดำเนินงานแก้ไขปัญหาสังคม ให้มีความบูรณาการอย่างเต็มที่ เพราะถ้าองค์การเราไม่ได้ทำหน้าที่ดังกล่าว การทำงานแก้ไขปัญหาสังคมอย่างมีบูรณาการอาจจะเกิดขึ้นได้ยาก หรือ อาจจะเกิดขึ้นได้แต่ก็ไม่เต็มประสิทธิภาพที่จะแก้ไขปัญหาให้หมดไปได้ ฉะนั้นเราจึงทำหน้าที่เปรียบเสมือนเป็นประตูในการเชื่อมต่อกับองค์การภาครัฐทุกองค์การ ด้วยความที่องค์การเราก็เป็นองค์การภาครัฐเช่นเดียวกัน การทำหน้าที่นี้จึงเหมาะสมที่สุด”

(ID22 ผู้บริหารขององค์การภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง)

ใจความสำคัญจากการสัมภาษณ์ข้างต้น ได้ตอกย้ำถึงจุดยืนขององค์การภาครัฐนี้ ซึ่งมุ่งหวังการแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครให้เกิดความบูรณาการจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรมในสังคมไทย

แผนงานสุขภาพผู้หญิงและความเป็นธรรมทางเพศ ในสังกัดสมาคมเพศวิถีศึกษา เป็นองค์การที่ได้รับมอบหมายจากสำนักสนับสนุนสุขภาพประชากรกลุ่มเฉพาะ (สำนัก 9) ให้รับผิดชอบงานด้านการสร้างความตระหนักและความเข้าใจให้กับสังคมไทยในประเด็นเกี่ยวกับความเป็นธรรมทางเพศและความรุนแรงต่อสตรี ซึ่งปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะก็เป็นส่วนหนึ่งของงานที่ต้องรับผิดชอบนี้ด้วย โดยหน้าที่สำคัญคือการเป็นผู้ปฏิบัติงานหลัก (Lead Implementer) ที่ต้องขับเคลื่อนภารกิจอย่างแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ตลอดจนการสร้างความตระหนักให้สังคมไทยจะต้องพัฒนา หรือ แก้ไขให้เมืองมีความปลอดภัยเพื่อผู้หญิงมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารขององค์การพัฒนาเอกชน (NGO) ได้ย่ำว่า

“เราในฐานะคนที่ขับเคลื่อนหลัก เราเลยต้องเน้นสร้างขยายความร่วมมือให้เป็นเครือข่ายที่จะเข้ามาสนับสนุนและช่วยเหลือให้ภารกิจที่รับผิดชอบนี้ประสบผลสำเร็จให้ได้ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงความเข้าใจ หรือ สร้างความตระหนักให้คนในสังคมไทย เป็นเรื่องที่ยากมากและต้องใช้เวลา ดังนั้นเราจึงต้องคอยทำหน้าที่เป็นทั้งคนทำงานหลัก และคนคอยติดตามองค์การต่าง ๆ ที่เข้ามาร่วมมือกับเราไม่ให้ใครหลุดจากไประหว่างทาง ไม่เช่นนั้นภารกิจจะล้มเหลวได้”

(ID23 ผู้บริหารขององค์การพัฒนาเอกชน หรือ NGO ที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง)

การขับเคลื่อนภารกิจในความรับผิดชอบดังกล่าว จึงสะท้อนบทบาทและอัตลักษณ์ครั้งสำคัญที่จะพิสูจน์ศักยภาพขององค์กรนี้ว่าสามารถสร้างมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มูลนิธิแอ็คชั่นเอด อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) เป็นมูลนิธิที่มุ่งแก้ไขปัญหาสังคม โดยเฉพาะปัญหาเกี่ยวกับความยากจน แต่ในเชิงของปัญหาสังคมอื่น ๆ เช่น ปัญหาความรุนแรง ปัญหาการคุกคามทางเพศ เป็นต้น ก็ถือว่าอยู่ในขอบเขตที่มูลนิธินี้ให้ความสนใจเช่นกัน ซึ่งมูลนิธินี้มีสาขาสำนักงานใหญ่อยู่ที่สหราชอาณาจักร และมีการจัดตั้งเป็นสาขาย่อยระดับภูมิภาคของโลก หรือ อาจจะเป็นสาขาย่อยระดับประเทศในแต่ละภูมิภาค ซึ่งการมอบหมายพันธกิจและภารกิจจะได้รับถ่ายทอดมาจากสาขาสำนักงานใหญ่ แต่จะเป็นลักษณะเปิดกว้างโดยให้สาขาย่อยในระดับภูมิภาค หรือ ประเทศ ได้นำมาต่อยอดโดยคำนึงถึงบริบทประเทศนั้นที่มีปัญหาสังคมในปัจจุบันที่ต้องการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ซึ่งในกรณีของประเทศไทย ปัญหาสังคมที่จำต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วนนั้นคือ ปัญหาพื้นที่สาธารณะไม่มีความปลอดภัยต่อการดำเนินวิถีชีวิตของผู้หญิง จึงเป็นที่มาของการผลักดันแผนการสร้างเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิง โดยปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะก็ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของแผนนี้ ประกอบกับอีกภารกิจสำคัญของมูลนิธิที่ได้เข้าร่วมมือกับแผนงานสุขภาวะเพื่อผู้หญิงฯ ก็เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยกลายเป็นประเทศนาร่องในเขตภูมิภาคอาเซียนอย่างสมบูรณ์ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารขององค์การพัฒนาเอกชน (NGO) ได้ย้าว่า

“เรารับโจทย์จากสำนักงานใหญ่ที่อังกฤษ ให้ในประเทศที่เราเปิดสาขาย่อยนั้นต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาสังคมอย่างจริงจัง ตอนนั้นนั้นแผนงานสุขภาวะผู้หญิงฯ ได้มาเชิญชวนให้เราไปเป็นส่วนหนึ่งของทีมงานที่จะแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ เราจึงมองว่าเป็นโอกาสที่ดี เลยตอบรับไป และพอได้มีการพูดคุยจึงได้เสนอแผนที่กว้างกว่านั้น แต่การแก้ไขปัญหานั้นจะยังคงอยู่ แต่อาจจะกลายมาเป็นส่วนหนึ่งของแผนงานใหญ่เท่านั้น การผลักดันเรื่องเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงที่ในต่างประเทศตอนนี้ก็ให้ความสำคัญอยู่ เราจึงตัดสินใจที่จะดำเนินการแผนนี้ในประเทศไทยเช่นเดียวกัน เพราะเราเองก็มีผู้แทนของไทยที่ต้องคอยไปรายงานความคืบหน้าให้สำนักงานใหญ่ทราบเป็นประจำทุกไตรมาส เราจึงมองไปไกลกว่านั้นคือ ถ้าการดำเนินงานเราสำเร็จได้จริง เราก็หวังลึก ๆ ที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประเทศต้นแบบในเขตภูมิภาคอาเซียน เพื่อหวังให้ประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคอาเซียนได้มาศึกษาประเทศเราและนำไปปรับใช้ในอนาคต”

(ID24 ผู้บริหารขององค์การพัฒนาเอกชน หรือ NGO ที่เกี่ยวข้อง กับแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง)

จากคำสัมภาษณ์นี้จะเห็นได้ชัดว่าแรงจูงใจและแรงขับเคลื่อนสำคัญของมูลนิธินี้ได้ขยายขอบเขตของการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่องไปในทิศทางที่กว้างขึ้น และเกิดความคาดหวังต่อ

ผลสำเร็จที่เพิ่มขึ้น เพื่อนำมาสนับสนุนต่อยอดในพันธกิจและภารกิจหลักขององค์การ พร้อมทั้งต้องการสร้างมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาคูคัมภีการทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครให้ครอบคลุมในทุกมิติ

มูลนิธิหญิงชายก้าวไกล เป็นมูลนิธิที่มีพันธกิจและภารกิจเกี่ยวกับการป้องกันปัญหาความรุนแรงที่เกิดจากอคติทางเพศ เสริมกับมุ่งปรับเปลี่ยนทัศนคติแบบชายเป็นใหญ่ เพื่อนำไปสู่ความเสมอภาคระหว่างเพศ ซึ่งการเข้าร่วมขับเคลื่อนงานด้านแก้ไขปัญหาคูคัมภีการทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงแคมเปญถึงเวลาเผือก เกิดจากการเชิญชวนของมูลนิธิแอ็คชั่นเอด อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) ที่เล็งเห็นถึงศักยภาพและความสามารถของมูลนิธินี้ที่เชื่อว่าจะสามารถช่วยขับเคลื่อนให้ประสบความสำเร็จได้อย่างลุล่วง ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารขององค์การพัฒนาเอกชน (NGO) ได้ย้าว่า

“เราได้รับคำเชิญชวนจากมูลนิธิแอ็คชั่นเอดฯ ซึ่งเรามองเราว่าในฐานะที่เราเป็นองค์กร NGO ที่คลุกคลีกับเรื่องความไม่เสมอภาคระหว่างเพศมายาวนาน จึงเล็งเห็นว่ามูลนิธิเรานั้นพอมีสักยภาพและความสามารถที่จะช่วยเหลือแผนงานเขาได้ ซึ่งในความคิดของเราเองก็มองว่าเป็นโอกาสที่ดีที่เราสามารถเข้าไปมีส่วนร่วมได้อย่างเต็มที่ เพราะเป็นประเด็นปัญหาสังคมที่อยู่ในขอบเขตความสนใจของมูลนิธิเราด้วย”

(ID25 ผู้บริหารขององค์การพัฒนาเอกชน หรือ NGO ที่เกี่ยวข้องกัแคมเปญถึงเวลาเผือก)

ใจความสำคัญจากการสัมภาษณ์ข้างต้น สะท้อนให้เห็นถึงสาเหตุที่ต้องดึงมูลนิธินี้ที่เข้ามามีบทบาท เนื่องด้วยหน้าที่ของมูลนิธินี้มีความรับผิดชอบในงานด้านนี้เป็นทุนเดิมอยู่แล้ว จึงต้องการให้เข้ามาร่วมมือโดยเป็นผู้สนับสนุนในการขับเคลื่อนงานแคมเปญถึงเวลาเผือก ทั้งการให้คำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญ และการทำหน้าที่เป็นผู้ปฏิบัติงานหลักในบางโอกาส เพื่อมุ่งหวังให้การดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเผือกนั้นมีทิศทางไปในแนวทางที่ถูกต้อง

เครือข่ายสลัมสี่ภาค มูลนิธิที่มีพันธกิจและภารกิจหลักในประเด็นปัญหาเกี่ยวกับชุมชนตลอดจนคนไร้บ้าน ไร้ถิ่นฐาน โดยศักยภาพและความสามารถสำคัญที่มูลนิธินี้มีอย่างชัดเจนนั้นคือพลังมวลชน ที่ได้มาจากการสร้างเครือข่ายชุมชนที่เหนียวแน่น มั่นคง ซึ่งการเข้าร่วมขับเคลื่อนงานด้านแก้ไขปัญหาคูคัมภีการทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงแคมเปญถึงเวลาเผือก เกิดจากการเชิญชวนของมูลนิธิแอ็คชั่นเอด อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) ที่เล็งเห็นถึงศักยภาพและความสามารถของมูลนิธินี้ที่เชื่อว่าจะสามารถช่วยขับเคลื่อนให้ประสบความสำเร็จได้อย่างลุล่วง เช่นเดียวกับมูลนิธิหญิงชายก้าวไกล ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารขององค์การพัฒนาเอกชน (NGO) ได้ย้าว่า

“มูลนิธิเรามีเครือข่ายชุมชนที่เหนียวแน่นมาก เราจึงมีพลังมวลชนในจำนวนที่สามารถจัดสรรให้ได้ หากกิจกรรม หรือ โครงการใดที่จะต้องการประชาชนเข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก ทางมูลนิธิเราก็สามารถประชาสัมพันธ์ผ่านเครือข่ายชุมชนที่เรามี สรรหามวลชนมาเข้าร่วมได้ไม่ยาก ส่วนงานด้านนี้ที่มูลนิธิแอ็คชั่นเอดฯ ได้มาชวนเรา เราเองก็มองว่าเป็นโอกาสที่ดีที่จะได้ใช้ทรัพยากรที่เรามีช่วยขับเคลื่อนให้แผนงานนั้นสำเร็จได้ เพราะปัญหาดังกล่าวก็เป็นปัญหาที่สามารถสร้างผลกระทบให้กับชุมชนได้เช่นเดียวกัน”

(ID26 ผู้บริหารขององค์การพัฒนาเอกชน หรือ NGO ที่เกี่ยวข้องกับความเปราะบางถึงเวลาเผือก)

การให้ความร่วมมือในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเผือกของมูลนิธินี้ จึงเน้นในแง่ของการสนับสนุนพลังมวลชนที่จะช่วยสร้างภาพลักษณ์เชิงสัญลักษณ์สำหรับช่วงเวลาที่มีการจัดกิจกรรมในที่สาธารณะ อีกทั้งเมื่อสื่อมวลชนได้นำเสนอภาพข่าวจะยิ่งเป็นการช่วยแพร่กระจายถึงความสำคัญเกี่ยวกับปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ ที่สังคมไทยควรร่วมเป็นส่วนหนึ่งกับกิจกรรมที่มีภายใต้แคมเปญถึงเวลาเผือก เพื่อให้ผู้คนได้เกิดความตระหนักและให้ความสำคัญมากยิ่งขึ้น

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กล่าวคือ เป็นองค์การภาครัฐที่ให้บริการด้านระบบขนส่งสาธารณะทางบกในกรุงเทพมหานคร ซึ่งบรรดโดยสภารประจำทางที่ให้บริกาะนั้นถือเป็นพื้นที่สาธารณะอย่างชัดเจน ที่ประชาชนทุกคนในสังคมไทยจะต้องเข้าถึงสิทธิการได้รับบริการอย่างทั่วถึง ซึ่งการเข้าร่วมขับเคลื่อนงานด้านแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ เป็นผลทำให้องค์การนี้จึงกลายเป็นองค์การต้นแบบในกลุ่มองค์การด้านคมนาคม ที่จะสร้างภาพลักษณ์ที่ดีสู่สาธารณะและเกิดความเชื่อมั่นจากผู้ใช้บริการได้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารขององค์การภาครัฐได้ย้าว่า

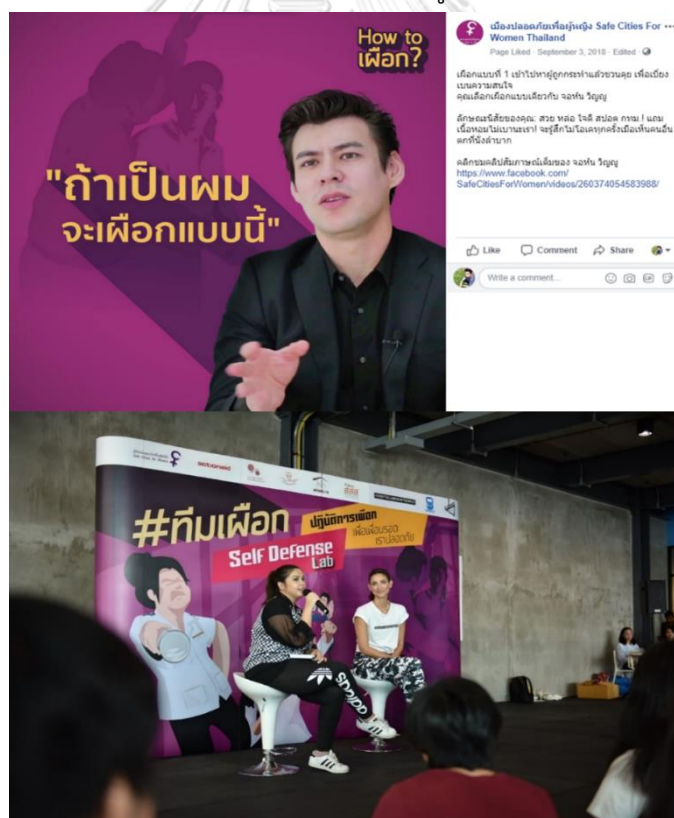
“องค์การเราทำหน้าที่ด้านคมนาคมมายาวนาน การที่เราจะเป็นองค์การต้นแบบในกลุ่มองค์การด้านคมนาคมอื่น ๆ ก็ย่อมเป็นสิ่งที่ดี ที่เราจะมีภาพลักษณ์ที่สะท้อนถึงการให้ความสำคัญกับคุณภาพและความปลอดภัยทั้งในที่ทำงานของเราเอง และกับผู้โดยสารที่มาใช้บริการด้วย”

(ID27 อดีตผู้บริหารขององค์การภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับความเปราะบางถึงเวลาเผือก)

การเข้าร่วมดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเผือกขององค์การรัฐนี้ จึงมีแรงจูงใจและแรงขับเคลื่อนที่เป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและช่วยยกระดับความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในสังคมไทย ให้รับรู้ถึงความเปลี่ยนแปลงในแง่ของคุณภาพความปลอดภัยในการเดินทางสัญจรในชีวิตประจำวัน

บริษัท ไชคลิกค์ ดิจิตอล เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด องค์การภาคเอกชนที่ดำเนินธุรกิจแสวงหาผลกำไร และสร้างความเปลี่ยนแปลงในสังคม หรือเรียกอีกชื่อว่า ธุรกิจเพื่อสังคม (Social Enterprise) ซึ่งได้รับมอบหมายจากกลุ่มภาคีเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิง ให้ดำเนินงานด้านการผลิตแผนการสื่อสารในที่สาธารณะสำหรับงานแก้ไขปัญหาคุคมทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ จนก่อกำเนิดเป็นแคมเปญถึงเวลาเพื่อที่มุ่งเน้นการรณรงค์ป้องกันการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ที่ได้นำหลักการตลาดมาประยุกต์ใช้ โดยให้ผู้ที่มียุทธศาสตร์และมีชื่อเสียงในสังคม (Marketing Influencer) เช่น นักแสดง/ศิลปิน นางแบบ เป็นต้น เข้ามามีส่วนร่วมในการเป็นสื่อประชาสัมพันธ์แบบบุคคล เพื่อให้กระจายข้อความ หรือเนื้อหาที่ต้องการสื่อสารสู่สาธารณะได้อย่างทั่วถึงและครอบคลุมทุกคนในสังคมไทยมากที่สุด (ดังภาพที่ 23)

ภาพที่ 23 ตัวอย่างการประชาสัมพันธ์สื่อสารโดยใช้ผู้ที่มีศักยภาพและมีชื่อเสียงในสังคม



ที่มา: <https://dmcpost.blogspot.com/2018/10/self-defense-lab.html>

ซึ่งการสื่อสารรูปแบบนี้ถือเป็นแนวทางการสื่อสารในยุคปัจจุบันที่มักใช้รูปแบบนี้เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้คนที่สนใจมาเข้าร่วมได้ง่ายและรวดเร็ว ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารขององค์การภาคเอกชนได้ย้าว่า

“แรกเริ่มเรารับหน้าที่ในลักษณะของการว่าจ้างให้มาคิดแผนการสื่อสาร ซึ่งทางลูกค้าที่เป็นกลุ่มภาคีเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงต้องการสร้างแผนการสื่อสารแนวทางใหม่ ที่ไม่ใช่แบบดั้งเดิมในอดีต ที่จัดงานวิชาการ แล้วก็เชิญสื่อมาทำข่าว ซึ่งแผนการสื่อสารแบบดั้งเดิมเราก็ยังคงมีใช้อยู่ แต่แบบใหม่ที่ให้เหล่าดารา เซเลบในสังคมมาช่วยเป็นปากกระบอกเสียงนั้น เราเชื่อว่าจะสร้างการแพร่กระจายของข้อความที่ต้องการสื่อสารได้รวดเร็วและเข้าถึงทุกคนในสังคมได้มากกว่า เราจึงตัดสินใจที่จะดำเนินแผนการสื่อสารที่ควบคู่กันไปทั้งแบบดั้งเดิมและใหม่ โดยเราจะหันมาคำนึงถึงผู้รับสารเป็นหลักมากกว่าคำนึงแต่ผู้ส่งสารเหมือนในอดีต”

(ID28 ผู้บริหารขององค์การภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง)

ทั้งนี้การเข้ามามีส่วนร่วมในลักษณะการว่าจ้างมอบหมายงานให้องค์การภาคเอกชนนี้ ได้สร้างความเปลี่ยนแปลงในวิถีการสื่อสารในที่สาธารณะที่มีความแปลกใหม่กว่าที่เคยมีในอดีต จนกระทั่งในระยะต่อมาองค์การภาคเอกชนนี้ก็ได้อ่อนตัวกลายเป็นส่วนหนึ่งของทีมงานภาคีเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิง ที่จะเข้ามาช่วยขับเคลื่อนและขยายการดำเนินงานด้านการสื่อสารของแผนงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครให้ประสบผลสำเร็จดังที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้

โดยสรุป จากที่ได้กล่าวถึงแรงจูงใจและแรงขับเคลื่อนของแต่ละองค์การไปทั้งหมดในข้างต้น สะท้อนให้เห็นถึงเป้าประสงค์ที่แท้จริง หรือ จุดยืนของแต่ละองค์การที่มีความคาดหวังต่อผลลัพธ์ว่าจะได้รับจากการดำเนินงานร่วมกันในแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง และด้วยความหลากหลายของแต่ละองค์การที่ได้มาร่วมมือระหว่างกันนั้น จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดโครงสร้างและรูปแบบของความร่วมมือให้ชัดเจน เพื่อเป็นการคงสภาพของสถานะความร่วมมือระหว่างองค์การให้เกิดความมั่นคง และยังเป็นการสร้างขอบเขตในการดำเนินงานที่จะต้องแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบให้สอดคล้องกับศักยภาพของแต่ละองค์การที่เข้าร่วมมือให้ชัดเจน

2.4 โครงสร้างและรูปแบบความร่วมมือที่ปรากฏในการตกลงความร่วมมือในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง

การกำหนดโครงสร้างและรูปแบบความร่วมมือในการดำเนินงานด้านการแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร หรือ แคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ถือเป็นการจัดระเบียบให้การดำเนินงานด้านดังกล่าวมีโครงสร้างและขอบเขตการทำหน้าที่ที่ชัดเจน ซึ่ง

เปรียบเสมือนเป็นระบบการเมือง (Political System) ตามทฤษฎีระบบ ที่เป็นระบบความสัมพันธ์ที่คล้ายกับกลองคำ ซึ่งไม่สามารถจะรับรู้ได้อย่างเปิดเผยในที่สาธารณะ โดยความร่วมมือที่มีระหว่างองค์การภาครัฐ ได้แก่ สำนักสนับสนุนสุขภาพประชาชนกลุ่มเฉพาะ และ ชสมก. กับองค์การพัฒนาเอกชน ได้แก่ กลุ่มภาคีเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิง และบริษัท ไชยคลินิก ดิจิตอล เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด

พบว่า ในส่วนโครงสร้างความร่วมมือจะเป็นลักษณะการจัดตั้งคณะทำงานชั่วคราว (Temporary Task Force) เนื่องจากในแต่ละองค์การจะมีพันธกิจและภารกิจหลักที่ต้องรับผิดชอบเป็นประจำ ซึ่งการสละทรัพยากรทั้งเวลา บุคลากร และงบประมาณเพื่อมาดำเนินงานในแนวทางของความร่วมมือ จึงเป็นรูปแบบการดำเนินงานที่ไม่สามารถจัดตั้งเป็นคณะทำงานแบบถาวรได้ ทั้งนี้การดำเนินงานด้วยโครงสร้างความร่วมมือในลักษณะดังกล่าว จะเป็นการจัดตั้งเพื่อปฏิบัติงานเฉพาะด้านพร้อมทั้งมีเป้าประสงค์ที่มีขอบเขตของภารกิจอย่างชัดเจน และโครงสร้างคณะทำงานนี้จะสลายสถานะก็ต่อเมื่อบรรลุเป้าประสงค์ที่ตั้งไว้เรียบร้อยแล้ว ซึ่งมีลักษณะการดำเนินงานคล้ายกับรูปแบบการประสานงานเป็นช่วง ๆ ที่การแลกเปลี่ยนทรัพยากรจะอยู่ในขอบเขตที่จำกัด ดังการให้สัมภาษณ์ของผู้บริหารองค์การพัฒนาเอกชนที่เข้าร่วมแคมเปญถึงเวลาเผือก

“ในฐานะที่เราเป็นองค์กรแกนหลักของแผนงานด้านนี้ รวมถึงตัวแคมเปญด้วย เพราะฉะนั้นความร่วมมือระหว่างองค์กรที่มาร่วมตัวนั้น จึงเป็นมีโครงสร้างแบบคณะทำงานชั่วคราว ที่เราจะเชิญชวน หรือ ทาบตามเข้ามาร่วมมือกัน แต่เราก็เข้าใจว่าทุกองค์กรเขามีหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบอยู่ การที่เขาจะรับหน้างานเพิ่มด้วยกำลังคน หรือ เวลาการทำงานที่มีจำกัด จึงอาจจะทำให้องค์การบางส่วนจะรับผิดชอบในเฉพาะส่วน หรือ เฉพาะงานที่รับไหวเท่านั้น เมื่อองค์กรนั้นเขาทำเสร็จสิ้นตามที่ขอมาก็จะมีการถอนตัวไปโดยปริยาย หรือ บางองค์กรก็ขอมีชื่อเป็นคณะทำงานบุกเบิกไว้ แต่ความถี่ในการดำเนินงานนั้นลดลงกลายเป็นแบบสมาชิกขจร เราเลยมองว่าการทำงานแบบนี้ก็อาจจะมียังข้อดีข้อด้อยแตกต่างกันไป เราก็ต้องปรับตัวไปเพื่อให้งานนั้นเดินต่อไปได้”

(ID29 ผู้บริหารขององค์การพัฒนาเอกชน หรือ NGO ที่เกี่ยวข้องกับการแคมเปญถึงเวลาเผือก)

จากข้อมูลข้างต้น ชี้ให้เห็นว่าโครงสร้างความร่วมมือในลักษณะการจัดตั้งคณะทำงานชั่วคราว (Temporary Task Force) มีข้อดีคือสมาชิกที่เข้ามาร่วมมือขับเคลื่อนการดำเนินงานจะผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนตลอด ซึ่งจะเป็นการเปิดโอกาสให้องค์การที่มีศักยภาพและความสามารถได้เข้าถึงการขับเคลื่อนนี้ได้มากขึ้น แต่ขณะเดียวกันข้อด้อยคือความยากลำบากของผู้ปฏิบัติงานหลัก หรือ องค์กรหลักที่เป็นแกนกลางขับเคลื่อนการดำเนินงานในการดึงดูต่องค์การที่มีศักยภาพและความสามารถให้เข้ามาร่วมมือ ประกอบกับการทำหน้าที่ประสานงานแก่ทุกองค์กรที่เข้ามาร่วมมือให้

มีความรู้ความเข้าใจถึงแผนการดำเนินงานได้อย่างไม่คลาดเคลื่อน จึงเป็นภารกิจความรับผิดชอบที่หนักหนาและอาจจะสร้างข้อจำกัดให้กับผู้ปฏิบัติงานหลักไม่สามารถขยับไปขับเคลื่อนงานในส่วนอื่นได้

อย่างไรก็ตามเมื่อมีการกำหนดโครงสร้างความร่วมมือให้ชัดเจนแล้ว อีกประการหนึ่งที่ต้องมีการกำหนดให้ชัดเจนเช่นเดียวกันนั้นคือ การกำหนดรูปแบบความร่วมมือที่จะเป็นเครื่องมือยืนยันบ่งบอกถึงขอบเขตของการทำหน้าที่ความรับผิดชอบที่สอดคล้องกับศักยภาพของแต่ละองค์กร ซึ่งรูปแบบความร่วมมือนั้นมีจำเป็นต้องถูกกำหนดตายตัวว่าต้องเป็นรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง แต่สามารถปรับเปลี่ยนได้โดยขึ้นอยู่กับช่วงเวลาขณะนั้น โดยสามารถนำมาอธิบายเป็นรายละเอียดได้ดังนี้

ในกรณีของสำนักสนับสนุนสุขภาวะประชากรกลุ่มเฉพาะ (สำนัก 9) ภายใต้สังกัดสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่มีความร่วมมือกับองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง พบว่า จะมีรูปแบบความร่วมมือแบบผู้ให้และผู้รับ (Donor-Recipient Model) กล่าวคือ มีแนวทางการบริหารจัดการที่รับบทบาทเป็นผู้ให้เงินสนับสนุน (Granter) และคอยกำกับดูแลองค์กรที่รับบทบาทเป็นผู้รับเงินสนับสนุน (Grantee) ซึ่งในที่นี้หมายถึงแผนงานสุขภาวะผู้หญิงและความเป็นธรรมทางเพศ ในสังกัดสมาคมเพศวิถีศึกษา โดยทั้ง 2 องค์กรก็ได้ดำเนินงานแบบถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน และมีการควบคุมกันเอง (Two-Party Control) ประกอบกับมีรูปแบบความร่วมมือแบบแนวตั้ง (Top-Down Model) กล่าวคือ เมื่อมอบหมายภารกิจแก่แผนงานสุขภาวะผู้หญิงและความเป็นธรรมทางเพศ จึงมีการกำหนดระเบียบขั้นตอนในการรายงานความคืบหน้าเป็นรายไตรมาส ประกอบกับการทำแผนการดำเนินงาน (Action Plan) พร้อมทั้งงบประมาณและทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ในการขับเคลื่อนงาน ทางแผนงานสุขภาวะผู้หญิงฯ จำเป็นต้องเตรียมข้อมูลเพื่อมานำเสนอต่อองค์กรนี้เพื่อพิจารณาและอนุมัติ ในขณะเดียวกัน หากแผนงานสุขภาวะผู้หญิงฯ ขาดการรายงานความคืบหน้า ขาดการนำเสนอแผนการดำเนินงาน ก็จะถูกคัดออกจากรายชื่อเครือข่ายขององค์กรนี้ในทันที และจะมีการสรรหาองค์กรอื่นที่มีความเหมาะสมเข้ามาแทนที่

“องค์กรของเราทำหน้าที่ในการสร้างเครือข่ายและมอบหมายภารกิจที่ตรงกับศักยภาพขององค์กรเหล่านั้น อีกทั้งเราจะยังเปิดกว้างทางความคิดให้องค์กรเหล่านั้นได้ออกแบบและแสดงความคิดเห็นแลกเปลี่ยนกับทางเราได้ด้วย ซึ่งเราจะคอยมอบทรัพยากรที่องค์กรเหล่านั้นนำเสนอแผนงานเข้ามา ทั้งงบประมาณ บุคลากร เส้นสายคนรู้จัก เครื่องมือในการวิจัย เราจะจัดสรรให้เหมาะสมกับแผนงานที่เราได้ถกเถียงจนตกผลึก”

(ID30 ผู้บริหารขององค์กรภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง)

“ส่วนใหญ่เรามักมีการวางบทบาทของเราเป็น Granter ที่คอยให้การสนับสนุนงบประมาณ แต่ในทางกลับกันเราก็ต้องให้มีการติดตามงานด้วยว่าคืบหน้าไปอย่างไรด้วย เพราะไม่เช่นนั้น การมอบงบประมาณ หรือ ทรัพยากรด้านอื่นอาจจะเสียเปล่า และถ้าองค์กรที่มารับงานเรา แล้วปรากฏทำไม่ได้จริง เราก็จะยุติการให้ดำเนินงานทันที และคัดออกจากเครือข่ายองค์กร NGO ที่อยู่เป็นพันธมิตรกับเรา อีกอย่างที่เราที่ทำหน้าที่คือการประสานงานที่เปรียบเสมือน เป็นประตูบ้านที่ให้องค์กรภาคประชาชน องค์กรภาคประชาสังคม สามารถเข้าถึงองค์กร ภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้ เพื่อให้เกิดการความร่วมมือต่อกันที่จะช่วยกันแก้ไขปัญหาสังคมให้หมด ไป”

(ID31 พนักงานระดับปฏิบัติการขององค์กรภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง)

ใจความสำคัญข้างต้น ชี้ให้เห็นถึงบทบาทของการทำหน้าที่ที่เป็นทั้งผู้ให้การสนับสนุนและผู้ติดตามความคืบหน้างานที่ได้มอบหมาย จึงมีความแตกต่างอย่างชัดเจนในแง่ของบทบาทและรูปแบบความร่วมมือที่มาจากองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ถึงแม้ว่าจะมีความเป็นองค์กร ภาครัฐเหมือนกัน แต่รูปแบบความร่วมมือที่ปรากฏขึ้นนั้นกลับเป็นในลักษณะของความร่วมมือตาม ความพอใจ (Contented Model) ซึ่งสะท้อนได้จากการที่องค์กรนี้เล็งเห็นถึงภาพลักษณ์ที่พึงจะได้ กลับจากการเข้าร่วม จึงเป็นผลให้การตัดสินใจเข้าร่วมนั้นอาจจะนำพาองค์กรให้ไปสู่ความเป็น องค์กรนำร่อง หรือ ต้นแบบขององค์กรในกลุ่มให้บริการด้านระบบขนส่งสาธารณะของประเทศไทย ให้ได้ศึกษาเรียนรู้และนำไปปรับใช้ตาม และในเวลาต่อมาเมื่อเกิดปัญหาการแทรกแซงทางการเมืองขึ้นภายในองค์กร รูปแบบความร่วมมือก็ได้แปรเปลี่ยนเป็นการละเว้นความร่วมมือ (Abstinence Model) ซึ่งถือเป็นการพยายามป้องกันตนเองไม่ให้เข้าไปข้องเกี่ยว หรือ ถูกผนวกรวม ในกระบวนการสร้างความร่วมมือที่ยังคงดำเนินงานไปอย่างต่อเนื่อง หรืออาจจะเรียกได้ว่าเป็นการยุติ บทบาทการให้ความร่วมมือกับองค์กรอื่น ๆ ดังใจความสำคัญจากคำสัมภาษณ์บางส่วนที่ว่า

“ในช่วงสมัยนั้นเราเดินหน้าเรื่องการป้องปรามปัญหาการคุกคามทางเพศในสถานที่ทำงานมา สักพักแล้ว แต่แค่เราไม่ออกสื่อให้สาธารณะได้รับรู้ แต่พอมีกลุ่มองค์กร NGO เข้ามา นำเสนอและอยากให้เราเข้าร่วม พี่จึงนำเสนอเรื่องให้ผู้บริหารสูงสุดตอนนั้นซึ่งท่านก็เห็นชอบ ด้วย พี่เลยได้เข้ามาร่วมงาน ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ดีที่ได้สร้างภาพลักษณ์ใหม่ให้องค์กร ให้คนได้ รับรู้ที่เราใส่ใจเรื่องพวกนี้ แต่ผ่านสักระยะการเปลี่ยนผู้บริหารสูงสุดขององค์กร ทำให้ ทิศทางนโยบายก็เปลี่ยนตามไปด้วย คนใหม่กลับไม่สนับสนุนโครงการนี้ต่อแล้ว พี่เองก็ต้อง ปฏิบัติตามคำสั่ง จนสุดท้ายองค์กรเราก็กลายเป็นว่าขอยุติการดำเนินงานทั้งหมดไปทันที”

(ID32 พนักงานระดับปฏิบัติการขององค์กรภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง)

ทั้งนี้การที่ ขสมก. มีรูปแบบความร่วมมือตามความพอใจจนถึงละเว้นความร่วมมือไปนั้น ยิ่งเป็นการตอกย้ำถึงมุมมองเกี่ยวกับสภาพปัญหาของผู้นำองค์กร ที่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงตัวของผู้นำองค์กรนั้นจะเห็นได้ว่าบางคนอาจจะมีมุมมองเกี่ยวกับปัญหาการคุกคามทางเพศว่าเป็นปัญหาเร่งด่วนที่จำเป็นต้องแก้ไขทันที แต่ในบางคนก็อาจจะมียุทธศาสตร์ว่าปัญหานั้นยังไม่ใช่ปัญหาที่ต้องเร่งด่วนแก้ไขถึงแม้องค์กรภาคส่วนอื่นจะเน้นย้ำ หรือ กัดดันว่าเป็นปัญหาเร่งด่วนก็ตาม ซึ่งมุมมองเช่นนี้จึงส่งผลกระทบต่อรูปแบบความร่วมมือเป็นอย่างมาก เนื่องด้วยโครงการสร้างขึ้นมาเพื่อจะหามาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุน หรือ ผลักดันจากผู้บริหารสูงสุดขององค์กรที่ควรมองเห็นเป้าหมายไปในทิศทางเดียวกันกับคณะทำงานที่กำลังขับเคลื่อนงานโครงการนั้น หากองค์กรใดองค์กรหนึ่งไร้ซึ่งการสนับสนุน หรือ ผลักดันจากผู้บริหารสูงสุดขององค์กรนั้นก็ส่งผลกระทบต่อความเต็มเต็มที่แต่ละองค์กรได้มาผนึกกำลังแก้ไขปัญหาดังกล่าวจำต้องต้องสลายตัวไป

แต่ถึงกระนั้นในการสร้างความร่วมมือภายในของกลุ่มองค์กรพัฒนาเอกชนที่จัดตั้งในชื่อภาควิชาเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิง ก็ยังคงมีรูปแบบความร่วมมือภายในที่เป็นลักษณะการบริหารจัดการบนฐานแห่งขอบเขตภาระหน้าที่ (Jurisdiction-Based Management Model) กล่าวคือ มีการเปิดโอกาสให้ทุกองค์กรจากภาคส่วนต่าง ๆ เข้ามาร่วมมือเพื่อกำหนดเป้าประสงค์ และกำหนดอุดมการณ์ที่จะเชื่อมโยงจุดยืนเพื่อส่งเสริมภารกิจของกลุ่มให้ประสบความสำเร็จเป็นรูปธรรม ประกอบกับแนวทางการดำเนินงานร่วมกันนั้นจะมีที่แบบพึ่งพาอาศัยกัน ที่แบ่งปันทรัพยากรต่าง ๆ ร่วมกัน เช่น งบประมาณ ข้อมูล ผู้เชี่ยวชาญของแต่ละองค์กร เป็นต้น อีกทั้งในบางโอกาสที่มีกิจกรรมอันเกิดจากความร่วมมือภายในนี้ก็ยังคงมีการสร้างความร่วมมือในรูปแบบผู้ให้และผู้รับ (Grantor) ด้วยเช่นกัน ที่บางองค์กรจะมีบทบาทเป็นผู้ให้เงินสนับสนุน (Grantee) และบางองค์กรก็จะเป็นบทบาทผู้รับเงินสนับสนุน ซึ่งทั้ง 2 บทบาทนี้ก็จะดำเนินงานร่วมกันแบบถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน และมีการควบคุมติดตามกันเอง (Two-Party Control)

“ที่คิดว่าการที่พวกเราเป็นตัวเป็นภาควิชาเครือข่ายนี้ เราจะไม่มีใครอยู่เหนือกว่าใคร เราอยู่แบบเท่ากัน เป็นเหมือนพันธมิตรที่เคียงคู่ไปด้วยกัน เพราะอย่างนั้นตอนเรากำหนดแผนงานและเป้าประสงค์ที่ต้องการให้สำเร็จ ก็จะไม่เคารพทุกเสียงของทุกคนองค์กรที่เข้ามาร่วมมือ โดยเวลาที่ทีมงานเราก็จะมีการแบ่งบทบาทหน้าที่กันชัดเจน ซึ่งจะคำนึงมาจากความพร้อมในขณะนั้นของแต่ละองค์กรด้วยว่าช่วงเวลาที่ยกย่องมาร่วมขับเคลื่อนงานได้มากน้อยแค่ไหน ก็ขอให้ระบุม่า บางองค์กรสะดวกให้บุคลากรบ้าง หรือ งบประมาณบ้าง หรือ เป็นข้อมูลตั้งต้นบ้าง ซึ่งพวกเราก็จะเคารพในการกระทำเพราะเข้าใจว่าทุกองค์กรก็มีข้อจำกัดของตนเอง เราก็เลยมักจะมีการให้พวกเราได้รับทราบข้อมูล หรือ มติที่ประชุมให้ทราบอยู่

เรื่อย ๆ สำหรับองค์การที่อาจจะไม่สะดวกช่วยเหลือใด ๆ ในขณะนั้น แต่ยังคงความเป็นสมาชิกในความร่วมมืออยู่”

(ID33 ผู้บริหารขององค์การพัฒนาเอกชน หรือ NGO ที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง)

อย่างไรก็ตามจากคำสัมภาษณ์ข้างต้นตลอดจนสิ่งที่กล่าวในประเด็นนี้ทั้งหมด ได้สะท้อนให้เห็นถึงโครงสร้างและรูปแบบความร่วมมือระหว่างองค์การที่ขับเคลื่อนการดำเนินงานแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร รวมถึงแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ที่กำหนดโครงสร้างแบบคณะทำงานชั่วคราว ซึ่งเป็นการร่วมมือขององค์การอันมีเป้าประสงค์เดียวกัน หรือ คล้ายคลึงกัน แต่ในส่วนรูปแบบความร่วมมือนั้น ด้วยความที่องค์การที่เข้ามาสร้างความร่วมมือระหว่างกันมีจำนวนมากและแตกต่างกันชัดเจน จึงส่งผลให้รูปแบบความร่วมมือย่อมมีความแตกต่างกันไปด้วย ซึ่งขึ้นอยู่กับบริบทในเวลานั้นว่าแต่ละองค์การว่าจำเป็นต้องแสดงท่าทีในความร่วมมืออย่างไร เพื่อให้การขับเคลื่อนงานประเด็นนี้ยังสามารถมีความคืบหน้าและบรรลุเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ต่อไปได้

2.5 การแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของกลุ่มองค์การที่สร้างความร่วมมือระหว่างกันในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง

จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการขององค์การพัฒนาเอกชน (NGO) ซึ่งพบว่านอกจากการกำหนดโครงสร้างและรูปแบบความร่วมมือระหว่างองค์การที่ขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร หรือ แคมเปญถึงเวลาเฟื่อง อีกประการหนึ่งคือการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบที่มอบหมายให้แต่ละองค์การในความร่วมมือนั้นได้ดำเนินงานให้สัมฤทธิ์ผลตามแผนที่กำหนดไว้ โดยประการนี้เปรียบเสมือนเป็นระบบการเมือง (Political System) ตามทฤษฎีระบบ ที่เป็นระบบความสัมพันธ์ที่คล้ายกับกล่องดำ (Black Box) ซึ่งไม่สามารถจะรับรู้กระบวนการจัดสรรโครงสร้างและหน้าที่ภายในได้อย่างเปิดเผยต่อสาธารณะ

ซึ่งจากการสัมภาษณ์ทำให้ผู้วิจัยได้ข้อค้นพบเกี่ยวกับการแบ่งหน้าที่ในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ที่พบว่า แผนงานสุขภาวะเพื่อผู้หญิงฯ เป็นองค์การแกนกลางที่รับบทบาทเป็นผู้ปฏิบัติงานหลักถาวร ที่ได้รับเป้าประสงค์และงบประมาณจากสำนักสนับสนุนสุขภาวะประชากรกลุ่มเฉพาะ (สำนัก 9) รวมถึงข้อเรียกร้องจากสังคมภายหลังที่ได้มีการจัดทำงานวิจัยเชิงสำรวจสถานการณ์การคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร จากนั้นจึงมีการนำมาจัดทำเป็นแผนการดำเนินงานร่วมกันของกลุ่มองค์การความร่วมมือนี้ ซึ่งในแต่ละกิจกรรมที่เป็นส่วนหนึ่งของ

แผนการดำเนินงานก็จะมีแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบให้แก่แต่ละองค์การแตกต่างกัน โดยขึ้นอยู่กับความพร้อมของแต่ละองค์การในช่วงเวลานั้น

อย่างไรในส่วนของมูลนิธิแอ็คชั่นเอด ประเทศไทย มักจะรับหน้าที่ในแต่ละกิจกรรมเป็นผู้ปฏิบัติงานหลักและสนับสนุนงบประมาณ ตลอดจนทำหน้าที่เชื่อมโยงไปสู่ผู้คนที่อยู่ในแวดวงความสนใจปัญหาสังคมประเด็นนี้ในต่างประเทศให้เข้ามามีส่วนร่วม หรือ แลกเปลี่ยนแนวคิดและทรัพยากรที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย

ส่วนมูลนิธิหญิงชายก้าวไกล และเครือข่ายสลัมสี่ภาค ก็รับหน้าที่การจัดสรรพลังมวลชน หรือ กลุ่มประชาชนจากชุมชนให้เข้าร่วมในกิจกรรมที่จัดขึ้น โดยจะได้รับยอดจำนวนคนที่ต้องการและนำไปคัดเลือกตัวแทนจากชุมชนที่อยู่ในเครือข่าย โดยการทำหน้าที่เช่นนี้ก็เพื่อเป็นสร้างความตื่นตัวในเชิงสัญลักษณ์ผ่านผู้คนที่เข้าร่วมกิจกรรม อีกทั้งเมื่อสื่อมวลชนได้นำเสนอและแพร่กระจายข่าวกิจกรรมที่จัดขึ้นก็จะเป็นการกระตุ้นอีกช่องทางหนึ่งให้สังคมไทยได้เกิดความตระหนักต่อปัญหาการคุกคามทางเพศในสังคมไทย

นอกจากนี้ส่วนของ ชมสมก. เป็นการทำหน้าที่เอื้อทรัพยากรต่าง ๆ เช่น บุคลากร สถานที่ เวลา เป็นต้น และบริษัท ไชยสิทธิ์ ดิจิตอล เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ที่มีหน้าที่รับข้อเรียกร้อง หรือ ความต้องการจากทุกภาคส่วนเพื่อมาออกแบบเป็นแผนการสื่อสารในที่สาธารณะให้ประสบผลสำเร็จ และสร้างมิติใหม่ในการสื่อสารแก่สังคมไทยเกี่ยวกับประเด็นปัญหาสังคมเรื่องนี้

อย่างไรก็ตามการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละองค์การที่เข้ามามีความร่วมมือระหว่างกันนั้น สามารถเปลี่ยนแปลงได้เสมอโดยขึ้นอยู่กับช่วงเวลาขณะนั้น ว่าองค์การใดมีความพร้อมทั้งทรัพยากรและศักยภาพที่สอดคล้องกับความรับผิดชอบของหน้าที่ที่มีรองรับอยู่ก็จะได้รับหน้าที่นั้น เพื่อดำเนินการให้ประผลสำเร็จตามที่กำหนดไว้ในเป็นแผนการดำเนินงานของแคมเปญถึงเวลาเฝือก

2.6 ปัญหาและอุปสรรคที่ปรากฏจากความร่วมมือระหว่างองค์การในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฝือก

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเฝือก ทำให้ผู้วิจัยได้ข้อค้นพบในประเด็นปัญหาและอุปสรรคที่ปรากฏจากความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฝือก ซึ่งพบว่า ในบริบททางการเมืองไทยปัจจุบันที่ยังมีเสถียรภาพไม่มากพอ การผลักดันงานด้านแก้ไขปัญหาคูคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร จึงเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นได้ยาก เนื่องด้วยการโยกย้ายตำแหน่งผู้บริหารสูงสุดของ ชมสมก. ประกอบกับการเกิดสภาวะทางการเมืองแทรกแซงภายในองค์การ ส่งผลกระทบบรุนแรงต่อการขับเคลื่อนแผนงานนี้ที่ทำให้ต้องเกิดการยุติความร่วมมือไป

ในทันที ซึ่งทำให้ผลผลิตที่ปรากฏนั้นมีเพียงเล็กน้อยจนแทบไม่สามารถที่จะสร้างความเปลี่ยนแปลง หรือ แก้ไขปัญหาให้กับรถโดยสารประจำทางในสังคมไทยได้ อีกทั้งบริบททางการเมืองที่เข้ามาแทรกแซงนั้นก็เปรียบเสมือนเป็นสภาพแวดล้อม (Environment) ตามทฤษฎีระบบ ซึ่งกล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่าสภาพแวดล้อมที่ปรากฏขึ้นเช่นนี้ เป็นปัญหาและอุปสรรคที่คณะกรรมการที่มีความร่วมมือระหว่างองค์การในแคมเปญถึงเวลาเผือกจึงไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ นอกจากนี้ปัญหาและอุปสรรคที่ปรากฏขึ้นนั้น ย่อมมาจากความหลากหลายขององค์การในแต่ละภาคส่วนที่อาจจะมีพันธกิจและภารกิจที่คล้ายคลึงกัน แต่ระบบความคิดและความเข้าใจที่มีต่อสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครของผู้นำแต่ละองค์การกลับไม่เหมือนกันอย่างที่ควรจะเป็น ทั้งนี้ปัญหาและอุปสรรคนี้สามารถจำแนกได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

2.6.1 ปัญหาและอุปสรรคภายในที่ปรากฏจากความร่วมมือระหว่างองค์การ

คำว่า ปัญหาและอุปสรรคภายใน ในที่นี้หมายถึง ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากกลุ่มองค์การที่มีความร่วมมือระหว่างกัน ซึ่งในความร่วมมือระหว่างองค์การที่มาขับเคลื่อนแก้ไขปัญหาคูกลคามทางเพศนี้ ได้เกิดปัญหาและอุปสรรคภายในที่ปรากฏจากความเข้าใจในเป้าประสงค์ หรือ วัตถุประสงค์ ของแคมเปญถึงเวลาเผือกที่ไม่ตรงกัน และมีความคาดหวังต่อผลสำเร็จจากการร่วมมือกันดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเผือกที่คลาดเคลื่อน อีกทั้งด้วยพันธกิจและภารกิจหลักของแต่ละองค์การที่ต้องรับผิดชอบเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว จึงส่งผลให้การจัดสรรทรัพยากร ทั้งบุคลากร เวลางบประมาณ กลายเป็นเรื่องสร้างความลำบากในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเผือกอยู่เสมอ ประกอบกับแต่ละองค์การก็ต้องจัดลำดับความสำคัญในงานที่รับผิดชอบให้สอดคล้องกับอัตรากำลังคนที่มีอยู่ในสังกัดองค์การของตนเอง

นอกจากนี้การจัดแต่ละกิจกรรมที่กำหนดไว้ในแผนการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเผือก ก็ค้นพบว่าเมื่อกิจกรรมใดที่ได้จัดเสร็จสิ้นจะไม่มีผลประเมินผลเพื่อวัดความคืบหน้าของผลสำเร็จในกิจกรรมนั้น หรือ ภาพรวมของแผนงานทั้งหมด รวมถึงไม่มีกระบวนการรับฟังข้อปรับปรุงแก้ไขจากผู้เข้าร่วมกิจกรรม เป็นผลมาจากอัตรากำลังคนที่มีจำนวนน้อยของในองค์การ ประกอบกับภาระหน้าที่หลักขององค์การที่ต้องขับเคลื่อนในช่วงเวลานั้นเช่นเดียวกัน การประเมินผลวัดความคืบหน้าของผลสำเร็จจึงต้องชะลอออกไปเพื่อพิจารณาเสาะหาช่วงเวลาและบริบทของการดำเนินการให้เหมาะสม จึงจะมีการเริ่มดำเนินการในส่วนการประเมินผลให้ปรากฏขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมและชัดเจน

2.6.2 ปัญหาและอุปสรรคภายนอกที่กระทบกับความร่วมมือระหว่างองค์การ

คำว่า ปัญหาและอุปสรรคภายนอก ในที่นี้หมายถึง ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น นอกเหนือจากกลุ่มองค์การที่มีความร่วมมือระหว่างกัน ที่ได้เข้ามาแทรกแซงการดำเนินงานภายในให้ เสียความสมดุล

สำหรับพันธกิจและภารกิจหลักของระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย ที่มุ่งเน้นการสร้าง ความเข้าถึงการให้บริการด้านการคมนาคมแก่ประชาชนทุกคน ประกอบกับการแทรกแซงทาง การเมืองภายในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ปรากฏขึ้น อย่างการโยกย้ายผู้บริหารสูงสุดเข้าไป ปฏิบัติงานในกระทรวงคมนาคม และไม่มีการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งคนถัดไป มีเพียงผู้ทำหน้าที่ รักษาการณ์ที่เป็นเพียงเชิงโครงสร้างเท่านั้น และการเจรจาต่อรองภายใน ขสมก. ที่ต้องสร้างความพึง พอใจให้เกิดขึ้นทั้ง 2 ฝ่าย ได้แก่ คณะผู้บริหารของ ขสมก. และองค์การสหภาพ ขสมก. ซึ่งหากการ เจรจาต่อรองภายในดังกล่าวมีข้อตกลงอย่างไร ก็จะส่งผลกระทบต่อทางใดทางหนึ่งต่อการดำเนินงานที่มี ความร่วมมือกับองค์การภายนอกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

อีกทั้งสภาพเศรษฐกิจของประเทศไทยที่มีความซบเซาซึ่งมาจากสถานะทางการเมืองที่ยังขาด เสถียรภาพ และองค์การด้านคมนาคมที่รัฐเป็นผู้อุปถัมภ์ส่วนใหญ่ก็มีผลประกอบการที่ขาดทุนมาโดย ตลอด จึงเป็นผลให้ระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย รวมถึงรถโดยสารประจำทางในเขต กรุงเทพมหานครจึงถูกผลักดันให้มุ่งเน้นการแสวงหากำไรเป็นสำคัญมากกว่าการมุ่งเน้นพัฒนา หรือ ปรับปรุงสภาพแวดล้อมบนพื้นที่นั้นให้มีคุณภาพและความปลอดภัยต่อผู้มาใช้บริการ ซึ่งผลกระทบนี้ จึงประกอบสร้างเป็นทัศนคติของผู้นำในองค์การเหล่านั้นเกี่ยวกับประเด็นการสร้างความปลอดภัยจาก ภัยอาชญากรรมอย่างปัญหาการคุกคามทางเพศที่มองว่าไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของพันธกิจและภารกิจ หลักที่องค์การของตนต้องรับผิดชอบ แต่กลับมองว่าอาจจะเป็นความรับผิดชอบขององค์การอื่นที่ควร เข้าดำเนินการแก้ไขปัญหานี้ให้ได้อย่างจริงจัง เช่นนั้นแล้วนี่จึงเป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงปัญหา ภายนอกที่สร้างผลกระทบกับความร่วมมือระหว่างองค์การที่ทำให้การดำเนินงานแก้ไขปัญหานี้จึงไม่ สามารถสำเร็จได้ตั้งแต่ตั้งเป้าประสงค์ หรือ วัตถุประสงค์ร่วมกันไว้

ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นทั้งภายในและภายนอกจากการมีความร่วมมือระหว่างองค์การ ภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเผือก จึงเป็นตัวแปรสำคัญที่ส่งผล กระทบอย่างรุนแรงให้การดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถ โดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครต้องเป็นอันยุติ หรือ สิ้นสุดลง จึงกล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่าเป็น ความล้มเหลวในความร่วมมือระหว่างองค์การที่รับผิดชอบดูแลระบบขนส่งสาธารณะประเภทนี้ของ ประเทศไทย เช่นนั้นแล้วการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง จึง ต้องรอยคอยผู้มีอำนาจในสังคมไทยเล็งเห็นเป็นปัญหาสังคมที่สำคัญและต้องเร่งดำเนินการแก้ไขอย่าง จริงจังต่อไปในอนาคต

ทั้งนี้ปัญหาอาชญากรรมทางเพศอย่างเช่นปัญหาการคุกคามทางเพศที่ปัจจุบันกำลังแพร่กระจายปรากฏบนรถโดยสารประจำทางสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตลอดจนในพื้นที่สาธารณะอื่น ๆ อาทิ สวนสาธารณะ โรงพยาบาล ระบบขนส่งสาธารณะช่องทางอื่น เป็นต้น ซึ่งกลไกการป้องกันและแก้ไขตามกระบวนการยุติธรรมของไทยที่มีอยู่นั้น ก็ไม่สามารถที่จะดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาเหล่านี้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เนื่องด้วยเกิดจากปัจจัยด้านทัศนคติของผู้ตกเป็นเหยื่อที่รู้สึกอับอาย ไม่กล้าเปิดเผย ปัญหาจึงไม่ถูกนำเสนอเข้าสู่กระบวนการยุติธรรม ปัจจัยด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาเรื่องเพศของพนักงานสอบสวนชายบางกลุ่มคน ปัจจัยด้านช่องทางการรับเรื่องร้องทุกข์เฉพาะทางของภาครัฐที่ยังไม่ได้ให้ความสำคัญในเชิงการช่วยเหลือ หรือ เยียวยาผู้ตกเป็นเหยื่อ (Victim Support)

และด้วยปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ จึงส่งผลต่อการแสวงหาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เป็นทางเลือกใหม่ หรืออาจจะเรียกได้ว่าเป็นแนวทางรูปแบบใหม่ ซึ่งการสร้างความร่วมมือระหว่างองค์กรภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชนก็จัดได้ว่าทางเลือกใหม่อีกรูปแบบหนึ่ง เพราะในยุคปัจจุบันการป้องกันและแก้ไขปัญหาสังคมต่าง ๆ ไม่สามารถที่จะดำเนินการภายใต้ความรับผิดชอบขององค์กรใดองค์กรหนึ่ง แต่จำเป็นต้องเป็นการผนึกกำลังร่วมมือกันเพื่อที่จะแลกเปลี่ยนทักษะความสามารถ และศักยภาพของแต่ละองค์กรมีมารวมกันเพื่อให้เกิดเป็นแผนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด

แต่อย่างไรก็ตามการสร้างร่วมมือกันนั้นก็เพียงภาพวาดที่อยู่ในจินตนาการนั้นเป็นรูปภาพที่สวยงาม แต่ในความเป็นจริงเชิงปฏิบัติรูปภาพที่สวยงามนั้นอาจจะกลายเป็นรูปภาพที่ไม่สวยงามได้เช่นเดียวกัน อย่างในกรณีของการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเลิก จากข้อค้นพบในงานวิจัยที่กล่าวทั้งหมดในข้างต้น จะสะท้อนให้เห็นว่าภายใต้ความร่วมมือระหว่างองค์กรนั้น ต่อให้มีการกำหนดโครงสร้างและรูปแบบความร่วมมือเป็นอย่างไร ก็ไม่สามารถลบเลือนจุดยืนของแต่ละองค์กรที่มีแตกต่างกันได้ อีกทั้งยังมีปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นทั้งจากภายในองค์กรที่ร่วมมือต่อกัน และจากภายนอกองค์กรที่เข้ามาแทรกแซงจนได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงนั้นคือ การยุติ หรือ สิ้นสุดแคมเปญถึงเวลาเลิกไปในที่สุด

โดยการยุติแคมเปญถึงเวลาเลิกจะมีผลเกิดขึ้นในทันที แต่สำหรับมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่ได้นำมาปฏิบัติใช้ในสังคมไทยก่อนหน้านี้ก็ยังสามารถนำไปต่อยอดเพื่อพัฒนาและประยุกต์ใช้ในสภาพแวดล้อมอื่นที่มีปัญหาการคุกคามทางเพศปรากฏอยู่ต่อไปได้ แต่ถึงกระนั้นมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี้ก็กลับยังขาดหายไปซึ่งทัศนคติของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เป็นเพศหญิง และเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ ส่งผลให้มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงยังไม่เป็นที่รับรู้และรู้จักของกลุ่มผู้ใช้บริการที่เป็นเพศหญิงเหล่านี้ได้เท่าที่ควร

เช่นนั้นแล้วในส่วนถัดไปผู้วิจัยจึงนำเสนอข้อค้นพบจากงานวิจัยที่ได้สัมภาษณ์กลุ่มผู้ใช้บริการที่เป็นเพศหญิงเหล่านี้ เกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่มาจากแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง และข้อเสนอแนะจากกลุ่มประชากรนี้ที่มีความประสงค์ต่อการปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นข้อเรียกร้องอีกส่วนหนึ่งที่แคมเปญถึงเวลาเฟื่องขาดหายไปและสามารถนำไปพัฒนาและปรับปรุงให้สภาพแวดล้อมมีคุณภาพที่ปลอดภัยสำหรับประชาชนไทยทุกเพศ ทุกวัยในสังคม

3. ข้อเสนอแนะจากทัศนคติของผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครและเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลงานวิจัยจากกลุ่มประชากรกลุ่มสำคัญ นั่นคือกลุ่มผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครที่เป็นเพศหญิง ในช่วงอายุ 18-35 ปี และเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ จำนวนทั้งหมด 13 คน โดยผู้วิจัยได้สัมภาษณ์เกี่ยวกับทัศนคติของประชากรกลุ่มนี้ที่มีต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครจากแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง รวมถึงข้อเสนอแนะต่อการปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้มีคุณภาพและความปลอดภัยที่เหมาะสม อีกทั้งทัศนคติที่ได้มาจากการสัมภาษณ์นั้นเปรียบเสมือนเป็นข้อมูลย้อนกลับ (Feedback) ตามทฤษฎีระบบ ที่สะท้อนให้เห็นถึงจุดบกพร่อง หรือช่องว่างที่เกิดขึ้นจากการนำมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมประเภทนี้ที่ควรปรับปรุง ก่อนที่จะนำไปปฏิบัติใช้ในสังคมต่อไปอีกในอนาคต ซึ่งผู้วิจัยจะนำเสนอข้อค้นพบของประเด็นนี้ โดยจำแนกเป็น 2 หัวข้อ ดังนี้

3.1 มุมมองที่มีต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครที่มาจากแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง

สำหรับมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครที่เกิดจากการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่องที่กล่าวไปก่อนหน้านี้ ผู้วิจัยได้ค้นพบว่าในกลุ่มผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครที่เป็นเพศหญิง ในช่วงอายุ 18-35 ปี และเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ จำนวนทั้งหมด 13 คน ไม่มีบุคคลใดจากทั้งหมดที่เคยรับรู้และรู้จักแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ซึ่งเมื่อผู้วิจัยได้อธิบายรายละเอียดเพิ่มเติมที่ได้ข้อมูลงานวิจัยเกี่ยวกับแคมเปญถึงเวลาเฟื่องจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญในองค์การพัฒนาเอกชน และทำการสัมภาษณ์ประชากรกลุ่มนี้เพิ่มเติมในประเด็นทัศนคติที่มีต่อมาตรการป้องกันและแก้ปัญหาดังกล่าวที่มาจากแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง

จึงพบว่า มาตรการป้องกันและแก้ไขดังกล่าวที่มาจากแคมเปญถึงเวลาเพื่อนับเป็นจุดเริ่มต้นที่ดี ที่สร้างความเปลี่ยนแปลงในสังคม และเล็งเห็นให้มีความสำคัญกับปัญหาดังกล่าวนี้ แต่ทางตรงกันข้ามเครื่องเหล่านีกลับไม่สามารถสร้างความเชื่อมั่นได้มากพอ เนื่องด้วยการประชาสัมพันธ์สื่อสารที่ยังไม่แพร่หลายเท่าที่ควร ทำให้ประชาชนในสังคมเมื่อมาใช้บริการรถโดยสารประจำทางจึงไม่รู้ถึงวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว อีกทั้งสภาพแวดล้อมมีคุณภาพในด้านการให้ความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารที่เป็นสตรีที่ไม่ตอบโจทยการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง สิ่งนี้เองเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่กระตุ้นให้ประชากรกลุ่มนี้ไม่เกิดความเชื่อมั่น ตัวอย่างเสียสะท้อนใจความสำคัญที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้หญิงที่มาใช้บริการรถโดยสารประจำทาง และเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศที่ว่า

“พี่ไม่เคยรับรู้เลยนะว่าเวลาเกิดเหตุแบบนี้กับพี่ หรือกับใครก็ตาม จะต้องไปแจ้งช่องทางใดได้บ้าง พี่คิดออกแต่ว่าต้องไปแจ้งความตำรวจเท่านั้น ซึ่งกล้องวงจรปิดในรถเมล์พี่ก็คิดว่าด้วยมุกกล้องอะ จะไปเห็นคนร้ายกำลังทำอะไรเราได้ยังไง ก็ในเมื่อหลังการณณ์เต็มๆ อกศกกล้องก็ระดับเท่ากับหัวคนแล้ว และยิ่งเวลาเบียดเสียดกันก็แทบจะไม่เห็นอะไรเลยด้วยซ้ำ อีกอย่างพี่เองก็ไม่เชื่อมั่นเลยสักนิดว่าการมีกล้องวงจรปิดแล้วจะทำให้พี่รู้สึกปลอดภัย เอาเข้าจริงเป็นกล้องที่ใช้ได้จริงหรือเปล่านั้นก็ไม่รู้ การให้ความรู้วิธีการป้องกันตัวเองให้คนในสังคมรับรู้ก็ไม่เห็นมี สุดท้ายพี่ก็ต้องดูแลปกป้องตัวเองอยู่ดี แล้วสติ๊กเกอร์ของแคมเปญนี้พี่ก็ไม่เคยเห็นนะ แล้วคิดว่าเวลาเกิดเหตุใครเขาจะมามองว่าสติ๊กเกอร์เพื่อกดโทรเบอร์ Call Center กันละ ส่วนเรื่องจัดทีมอาสา กับพวกกิจกรรมฝึกอบรม พี่ก็ไม่รู้ว่าเขาประชาสัมพันธ์ที่ไหน แต่พี่ก็ไม่เคยได้ยินนะ นี่และมั้งปัญหาเลยไม่ถูกแก้ไข เพราะการสื่อสารที่ไม่ทั่วถึง แล้วใครจะให้ความสำคัญล่ะ พี่เลยคิดว่าถ้ามีใครออกมาให้ How to ที่จะทำให้อรอดพ้นได้ พี่ก็อยากให้มีแบบนี้มากกว่า แต่เรื่องสื่อสารก็ต้องไปคิดให้ดีกว่าจะทำยังไงให้ครอบคลุมได้มากที่สุด”

(ID36 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

“จริง ๆ แล้ว จากที่ฟังมา คู่มือเผือกก็ดูเป็นสิ่งที่ช่วยได้ และเป็นประโยชน์กับทุกคนที่ใช้รถเมล์นะ แต่ว่าไหนอะ เราไม่เคยเห็นการมายื่นแจก หรือ ไม่เห็นมีจุดบอกให้เราว่าต้องไปเอาคู่มือนี้ได้ที่ไหน แล้วแบบนี้เราจะเข้าถึงเครื่องมือที่เขาต้องการช่วยเหลือคนแบบเราที่เคยโดนมาเหมือนกันได้อย่างไร”

(ID37 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

“ทั้งคู่มือเผือก และทีมเผือก พี่ว่ามันมีก็ดีเหมือนกันนะ แต่ในความเป็นจริง ถ้าเรา หรือ ใครโดนเหตุการณ์นี้ขึ้นมาจะจำได้หรือ ว่าต้องทำยังไงให้อรอด แล้วเหตุการณ์แบบนี้พี่จะรู้ได้อย่างไร

ว่าใครเป็นสมาชิกทีมเผือก หรือ เป็นแค่คนทั่วไป พี่ก็ไม่รู้ แต่ต่อให้พี่รู้ พี่ก็คิดนะว่า ถึงเวลานั้นจริง เขาจะมาช่วยเหลือพี่จริง ๆ หรือเปล่า อย่าลืมนะรถเมล์พื้นที่ก็น้อย แคบด้วย เขาจะยอมเบียดเสียดเพื่อมาช่วยพี่จริง ๆ หรือ คือพี่ไม่ได้มองโลกแง่ร้ายนะ แต่แค่มองโลกตามความเป็นจริง พี่ว่ามันเกิดขึ้นได้ยากกับการที่จะต้องเข้าไปช่วย เพราะถ้าเป็นพี่เอง พี่ก็ต้องคิดเหมือนกันว่าพี่จะโดนลูกหลงอะไรด้วยมัย”

(ID38 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

อนึ่ง คำสัมภาษณ์ในข้างต้นได้บ่งชี้ถึงความไม่เชื่อมั่นของกลุ่มประชากรนี้ที่มีต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่มาจากแคมเปญถึงเวลาเผือก ที่ยังมีจุดบกพร่อง หรือ ช่องว่างที่เกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์สื่อสารที่ไม่ครอบคลุมทั่วถึงกลุ่มเป้าหมายทุกกลุ่มในสังคมไทย จึงเป็นผลให้กลุ่มประชากรนี้เกิดการตั้งข้อสงสัยถึงวิธีการป้องกันและแก้ไขที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้นสามารถช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศได้อย่างแท้จริงเพียงใด เช่นนั้นแล้วกลุ่มประชากรนี้เลยมีข้อเสนอแนะต่อการปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้มีคุณภาพและความปลอดภัยที่เหมาะสม ซึ่งจะกล่าวถึงในส่วนถัดไป

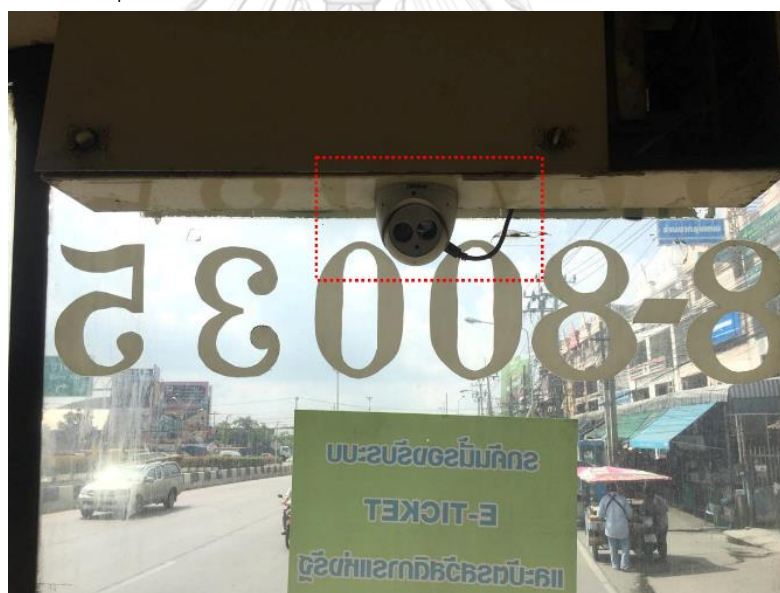
3.2 ข้อเสนอแนะต่อการปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้มีคุณภาพและความปลอดภัยที่เหมาะสม

ในส่วนข้อเสนอแนะต่อการปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้มีคุณภาพและความปลอดภัยที่เหมาะสม ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เป็นกลุ่มผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครที่เป็นเพศหญิง ในช่วงอายุ 18-35 ปี และเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ จำนวนทั้งหมด 13 คน ซึ่งพบว่า การป้องกันและแก้ไขปัญหาคูคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร นอกเหนือจากมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่มาจากแคมเปญถึงเวลาเผือกแล้วนั้น ในแง่ของสภาพแวดล้อมทางกายภาพของรถโดยสารประจำทางก็เป็นอีกเรื่องหนึ่งที่สำคัญ ที่สามารถช่วยยับยั้งให้เกิดปัญหาการคุกคามทางเพศลดน้อยลงได้ ซึ่ง ขสมก. ในฐานะองค์กรที่รับผิดชอบการให้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร จำต้องเล็งเห็นถึงคุณภาพที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันว่าควรได้รับการปรับปรุงแก้ไข หรือ พัฒนาไปในทิศทางที่ดีขึ้น ทั้งรูปลักษณะภายนอกและสมรรถนะของตัวรถโดยสารประจำทาง และพื้นที่ภายในตัวรถโดยสารประจำทาง ถึงแม้ว่าในปัจจุบันรถโดยสารประจำทางที่สังกัด ขสมก. จะได้ดำเนินการติดตั้งกล้องวงจรปิดเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จำนวน 2 เครื่อง ได้แก่ บริเวณหน้ารถกับท้ายรถ (ดังภาพที่ 24-25 ตามลำดับ)

ภาพที่ 24 จุดบริเวณหน้ารถ ที่ติดตั้งกล้องวงจรปิดบนรถโดยสารประจำทาง



ภาพที่ 25 จุดบริเวณท้ายรถ ที่ติดตั้งกล้องวงจรปิดบนรถโดยสารประจำทาง



ทั้งนี้ภาพบันทึกจากกล้องวงจรปิดทั้งหมดจะส่งตรงไปยังหน้าจอแสดงผลในห้องปฏิบัติการควบคุมการเดินรถองค์การที่ ขสมก. สำนักงานใหญ่ แต่ถึงกระนั้นการให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร จะประกอบด้วยการเดินทางภายใต้สังกัด ขสมก. กับการเดินทางภายใต้สังกัดบริษัทเอกชนที่ได้รับสัมปทานการเดินรถจาก ขสมก. ซึ่งรถโดยสารประจำทางที่สังกัดบริษัทเอกชนจะไม่มีติดตั้งกล้องวงจรปิดแต่อย่างใด และสภาพแวดล้อมทางกายภาพของรถโดยสารประจำทางก็จะมีคุณภาพและความปลอดภัยที่มีสภาพแย่กว่ารถโดยสารประจำทางขององค์การ ขสมก. ซึ่งการ

ปรับปรุงคุณภาพและความปลอดภัยของรถโดยสารประจำทางที่เป็นของบริษัทเอกชน ทาง ขสมก. จะไม่ไปบังคับให้ปรับปรุง หรือ เปลี่ยนแปลง แต่จะเป็นการขอความร่วมมือโดยขึ้นอยู่กับความพร้อมทางทรัพยากรและงบประมาณของบริษัทเอกชนเอง ยกเว้นเฉพาะในกรณีที่มียุทธศาสตร์/กฎจากกระทรวงคมนาคม หรือ ระเบียบข้อบังคับจากกรมขนส่งทางบก จึงจะมีการติดตามจาก ขสมก.

นอกจากนี้พื้นที่ภายในรถโดยสารประจำทางทั้งที่เป็นของ ขสมก. และบริษัทเอกชน มักมีผังที่นั่งทับซ้อนกันจนเกิดเป็นมุมอับทางสายตา (ดังภาพที่ 26) ที่ผู้กระทำผิดสามารถกระทำการคุกคามทางเพศได้อย่างง่ายดาย โดยปราศจากการพบเห็นของพนักงานปฏิบัติงานเก็บค่าโดยสารที่ประจำบนรถโดยสารประจำทาง ซึ่งการปรับผังเก้าอี้ที่นั่งใหม่จึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่ประชากรกลุ่มนี้มีความต้องการและได้เสนอแนะกลับมาให้ผู้วิจัยได้รับรู้เป็นข้อค้นพบงานวิจัยในครั้งนี้

ภาพที่ 26 เบาะที่นั่งบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร



อนึ่ง การปรับผังเก้าอี้ใหม่ ตามทัศนะของกลุ่มประชากรนี้มองว่า สามารถที่จะลดมุมอับที่เกิดจากการซ้อนทับกันของเก้าอี้ที่นั่งแบบเดิม ซึ่งได้เสนอออกแบบผังที่นั่งเป็นลักษณะหันหน้าเข้าหากัน และเป็นพื้นที่ตรงกลางรถโดยสารประจำทางให้โล่งเพื่อรองรับผู้ใช้บริการที่ต้องยืนสัญจร (ดังภาพที่ 27) อีกทั้งยังเป็นการจัดทิศทางทางสายตาของผู้ใช้บริการให้เสมือนเป็นการช่วยสอดส่องดูแลซึ่งและกัน ซึ่งคาดว่าผู้กระทำผิดจะมีความกล้าด้นองลงที่จะกระทำการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ซึ่งจากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางและเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ มีตัวอย่างใจความสำคัญบางส่วนที่ว่า

“ในความคิดเห็นของเรา คิดว่าการป้องกัน หรือ แก้ไขปัญหา โดยให้คนมาใช้รถเมล์รู้สึกปลอดภัยยิ่งขึ้น ก็น่าจะเริ่มจากการปรับปรุงสภาพรถก่อนให้ดูสะอาดและมีคุณภาพไม่โทรม แล้วส่วนเรื่องกล้องก็ควรจะมีติดเพิ่มให้ครบทุกจุดจุดละ 1 เครื่อง ทั้งหัว กลาง ท้ายของรถไปเลย ก็ประมาณ 3 เครื่อง ซึ่งก็ควรมีจอแสดงผลโชว์ในรถไปด้วยยิ่งดี น่าจะสร้างความกล้าให้

คนทำไม่กล้าลงมือทำก็ได้ อีกอย่างที่ควรจะต้องลองไปปรับดูคือผังเก้าอี้ที่นั่ง เราว่ามันซ้อนกัน เยอะมาก แล้วมันเกิดเป็นมุมอับที่ถ้ากล้องบันทึกภาพไว้ก็คงไม่เห็นอะไร เราเลยคิดว่าควร ออกแบบใหม่ให้คล้ายกับผังเก้าอี้ที่นั่งของรถไฟฟ้า BTS หรือ รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT น่าจะลงตัวกว่า เพราะมันทำให้พื้นที่กว้างขึ้น พนักงานเก็บตั๋วก็เดินสะดวก และคนที่ใช้บริการก็จะเห็นซึ่งกันและกัน เวลาเกิดเหตุอะไรทุกคนก็จะเห็นกันหมด”

(ID39 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

ภาพที่ 27 ตัวอย่างผังที่นั่งของรถไฟฟ้า BTS ที่รถโดยสารประจำทางควรนำมาปรับใช้



ที่มา: <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=771474&page=184>

“การปรับมุมเก้าอี้บนรถเมล์ ก็เป็นอีกทางที่เราคิดว่าก็ช่วยได้นะ บางทีก็เข้าใจได้ว่ากล้องวงจรปิดมีติดไป แต่เวลาคนเยอะ ๆ ก็จะมีบั๊กกล้องหมด เพราะงั้นถ้าปรับให้คนต้องนั่งหันหน้าเข้าหากัน เราว่าน่าจะช่วยได้ในระดับหนึ่งนะ”

(ID40 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

“มุมมองของพินะ ถ้าจะปรับเบาะที่นั่งให้เข้าหากัน หรือ เหมือนเดิม สิ่งหนึ่งที่เราคิดว่าต้องปรับก่อนคือรูปทรงของเบาะ เพราะถ้าลองไปดูระบบขนส่งสาธารณะของต่างประเทศ จะเป็นรถเมล์ รถไฟ เรือ เขาก็จะมีรูปทรงเบาะที่ออกแบบมาเพื่อรองรับเฉพาะคนนั่งแค่คนเดียวเท่านั้น ก็แบบเป็นรูปทรงที่ส่วนโค้งพอดีกับบั้นท้ายของคนนั้นแหละ อันนี้ขอพี่ว่าจะช่วยกันคนตีเนียนออกไปได้ ไม่ใช่แบบเบาะรูปทรงเดียวกัน ใครจะเข้ามาแนบชิดก็จะไปต่อก็ไม่ได้ เพราะไม่รู้ว่าเขาตั้งใจ หรือไม่ตั้งใจหรือเปล่า อีกอย่างสิ่งที่ควรต้องมีก็คือ ถ้าไม่เป็นการ

ลำบากนะ ก็อยากให้กระเปารถเมล์เขามีอาวุธป้องกันภัยเบื้องต้นติดตัวไว้หน่อย เช่น นกหวีด แตรมือบีบที่แม่ค้าใช้กัน หรือไม่ก็ใช้กระบอกเก็บเงินนี้และเป็นอาวุธ ก็น่าจะสร้างความกลัวให้คนที่คิดจะทำได้อยู่นะ”

(ID41 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

“เราว่าถ้ากระเปารถเมล์มีนกหวีด หรือ เครื่องส่งสัญญาณที่แบบไปเป็นเสียงเตือนภัยดังที่สำนักงานตำรวจในท้องที่นั้นก็เหมือนกันนะ แล้วรถเมล์มีระบบติดตั้ง GPS อยู่แล้ว ก็ให้ไปโชว์ที่สถานีตำรวจด้วยเลย เวลาเกิดเหตุร้ายจริง ๆ กระเปารถเมล์จะได้กดเตือนภัย คล้ายแบบปุ่มกดฉุกเฉินบนแท็กซี่รุ่นใหม่”

(ID42 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตกทม.)

อย่างไรก็ตามจากตัวอย่างคำสัมภาษณ์ข้างต้นที่ผู้วิจัยลงพื้นที่เก็บข้อมูลจนได้เป็นข้อค้นพบในงานวิจัย จะสะท้อนให้เห็นว่าข้อเสนอแนะที่มาจากทัศนคติของผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครและเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ จำนวนทั้งสิ้น 13 คน ซึ่งมีแนวคิดที่สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ มีความต้องการให้รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครนั้นมีการปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้มีคุณภาพและความปลอดภัยที่เหมาะสม เช่น การปรับผังเก้าอี้ที่นั่งใหม่ให้คล้ายกับผังที่นั่งบนรถไฟฟ้า BTS และการมีรูปลักษณ์ตัวรถโดยสารประจำทางที่เปิดโล่ง สะอาด เป็นต้น

อีกทั้งควรมีเครื่องมือป้องกัน หรือ แจ้งเหตุร้ายที่ประจำตัวแก่พนักงานปฏิบัติการเก็บค่าโดยสารประจำบนรถโดยสารประจำทางที่ควรจะมีติดตัวไว้ในเบื้องต้น เช่น นกหวีด หรือ แตรมือบีบขนาดเล็ก เป็นต้น นอกจากนี้การมีปุ่มกดฉุกเฉินที่คล้ายกับที่มีอยู่บนแท็กซี่รุ่นใหม่ก็เป็นอีกช่องทางหนึ่งที่จะสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร และลดปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครได้อย่างแท้จริง

ดังนั้น สำหรับผลการศึกษาที่ผู้วิจัยได้ค้นพบและกล่าวถึงในข้างต้นทั้งหมดนั้น ผู้วิจัยไม่ได้มีเจตนาที่จะกล่าวโทษว่าเป็นความผิดพลาดของบุคคลใด หรือ องค์กรใด แต่ข้อค้นพบทั้งหมดในงานวิจัยนี้มีเพื่อปองชี้ให้เห็นถึงสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศที่ปรากฏบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีผลมาจากมายาคติชายเป็นใหญ่ที่ฝังรากลึกอยู่ในสังคมไทยมายาวนาน ประกอบกับทัศนคติของผู้คนในสังคมไทยที่มองว่าเรื่องเพศเป็นเรื่องส่วนบุคคล เป็นเรื่องที่น่าอับอายหากเป็นที่รับรู้ในที่สาธารณะ ส่งผลกระทบต่อผู้หญิงที่ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ มีความรู้สึกอับอายจนลดทอนคุณค่าความเป็นเพศสภาพของตนเองให้ดูด้อยกว่าเพศตรงข้าม มีความหวาดกลัวที่ไม่กล้านำเรื่องไปแจ้งความร้องทุกข์ตามช่องทางของกระบวนการยุติธรรมที่มีรองรับอยู่ในประเทศไทย

นอกจากนี้สภาพแวดล้อมในวิถีชีวิตของผู้คนบนรถโดยสารประจำทางที่มักมีลักษณะแบบต่างคนต่างอยู่อาศัย จึงส่งผลต่อการให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศนั้นเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นน้อยครั้ง

ในส่วนของการสร้างมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยใช้กลไกความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนนั้น จึงเป็นแนวทางรูปแบบใหม่ที่คาดหวังว่าจะสามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมในสังคมไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน แต่ในกรณีของแคมเปญถึงเวลาเผือก การใช้รูปแบบความร่วมมือดังกล่าวนี้ก็กลับมีข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น ทั้งจากภายในและภายนอกระหว่างองค์การที่ร่วมมือต่อกัน ที่ส่งผลให้การขับเคลื่อนแคมเปญนี้จึงไปอย่างไม่เต็มประสิทธิภาพเท่าที่ควร

อย่างไรก็ตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่มาจากแคมเปญถึงเวลาเผือกที่นำมาปฏิบัติใช้ในสังคมไทยปัจจุบัน ก็มีข้อบ่งชี้ได้ถึงการขาดทัศนคติของผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครและเคยผ่านประสบการณ์การตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศ ที่ควรนำมาเติมเต็มและพัฒนาปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว ตลอดจนสร้างข้อเรียกร้องเชิงนโยบายแก่ภาครัฐให้ครอบคลุมถึงกลุ่มประชากรเหล่านี้ด้วย เพื่อให้การขจัดปัญหาอาชญากรรมประเภทนี้สามารถขับเคลื่อนได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และเกิดความเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้นให้กับสังคมไทยได้อย่างแท้จริง

บทที่ 5

อภิปรายผล สรุปผล และข้อเสนอแนะการศึกษา

จากผลการศึกษาที่ได้เก็บข้อมูลในภาคสนามประกอบกับการทบทวนวรรณกรรมปริทัศน์ ผู้วิจัยได้สังเคราะห์และจะอภิปรายผลการศึกษาโดยนำเสนอใน 3 ประเด็นสำคัญที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

1. ประเด็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง จากทัศนคติของผู้หญิงที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร เพื่อนำมาวิเคราะห์ในมุมมองทางแนวคิดอาชญาวิทยา ซึ่งตรงกับทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activities Theory) ของ Lawrence Cohen และ Marcus Felson ที่อธิบายถึงจุดก่อตัวของอาชญากรรมประเภทนี้ และยังพบสภาพของภัยคุกคามทางเพศของประเทศไทยเป็นไปในทางการสร้างสภาพแวดล้อม หรือสถานการณ์ที่ไม่พึงปรารถนา มีลักษณะที่เหมือนกับวัฒนธรรมอื่นคือ ประเทศญี่ปุ่นและประเทศเม็กซิโกมีอิทธิพลของมายาคติชายเป็นใหญ่ฝังรากลึกอยู่ในโครงสร้างวัฒนธรรมจนกลายเป็นค่านิยมในสังคม ซึ่งแตกต่างจากวัฒนธรรมในประเทศเนปาลที่มายาคติชายเป็นใหญ่ไม่ได้ฝังรากลึกอยู่แค่ในโครงสร้างวัฒนธรรม แต่กลายเป็นระบอบการปกครองของประเทศด้วย ดังรายละเอียดที่จะกล่าวต่อไป

2. ประเด็นเกี่ยวกับการสร้างกลไกความร่วมมือระหว่างองค์กรเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรม ที่ยังไม่มีประสิทธิภาพมากพอที่จะป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีปัจจัยมาจากจุดยืนของแต่ละองค์กรทั้งภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชน ที่องค์การภาครัฐมีความประสงค์ที่แตกต่างจากองค์กรพัฒนาเอกชน ประกอบกับกระบวนการขับเคลื่อนการดำเนินงานที่มีลักษณะคณะทำงานแบบชั่วคราว เป็นผลให้สถานะความร่วมมือระหว่างองค์กรในแคมเปญถึงเวลาเผือกจึงเกิดความไม่มั่นคงจนนำไปสู่การยุติความร่วมมือในเวลาต่อมา อีกทั้งยังเกิดผลกระทบต่อมาตราการป้องกันและแก้ปัญหาดังกล่าวที่ไม่สามารถนำไปปฏิบัติใช้บนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครได้

3. ประเด็นเกี่ยวกับมาตรการป้องกันและแก้ปัญหาอาชญากรรมของแคมเปญถึงเวลาเผือกที่นำไปปฏิบัติใช้ในสังคมไทย และพบปัญหาในแง่ของการสื่อสารประชาสัมพันธ์ที่ไม่ทั่วถึงและไม่ครอบคลุมประชาชนที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครทุกระดับ ประกอบกับมาตรการป้องกันและแก้ปัญหาดังกล่าวที่มุ่งเน้นให้ผู้ตกเป็นเหยื่อต้องทำหน้าที่เป็นผู้ดูแลตนเอง มีผลมาจากความอ่อนแอของผู้ดูแลที่รับผิดชอบด้านนี้โดยตรงไม่สามารถทำหน้าที่ได้เต็มประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ในส่วนของการเฝ้าระวังรักษาอาการบาดเจ็บทั้งทางร่างกายและจิตใจของผู้ตกเป็นเหยื่อยังเป็นเรื่องที่ถูกรวมเข้ามาจากองค์การที่ดูแลและรับผิดชอบ

ต้องปรับบทบาทของตนเองเป็นผู้ดูแล

พร้อมทั้งผู้วิจัยได้ทำการสรุปผลการศึกษา และนำเสนอข้อเสนอแนะทั้งที่ได้จากการศึกษากับสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป โดยมีรายละเอียดทั้งหมดดังนี้

1. ประเด็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง จากทัศนคติของผู้หญิงที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

จากผลการศึกษาที่เก็บข้อมูลในภาคสนามในบทที่ 4 เมื่อนำปัญหาการคุกคามทางเพศที่ปรากฏบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร มาวิเคราะห์ผ่านการใช้มุมมองจากทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activity Theory) ของ Lawrence Cohen และ Marcus Felson (1979) นักอาชญาวิทยาต่างประเทศ ซึ่งมีความสอดคล้องที่สามารถอธิบายถึงการเกิดปัญหาอาชญากรรมอย่างปัญหาการคุกคามทางเพศได้ โดยพิจารณาจากองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการของทฤษฎีนี้

ประการที่ 1 บุคคลที่มีแนวโน้ม หรือ แรงจูงใจที่จะกระทำความผิด (Likely and Motivated Offenders) พบว่า ในทัศนคติของผู้หญิงที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร ทั้งจากผู้ใช้ปฏิบัติหน้าที่ในองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน (NGO) และผู้ใช้บริการที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ มองว่าผู้กระทำความผิดที่มีเพศสภาพเป็นชายและมีพฤติกรรมการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง มักมีความเชื่อ หรือ ทัศนคติที่ประกอบสร้างมาจากมายาคติชายเป็นใหญ่ที่ฝังรากลึกอยู่ในโครงสร้างทางวัฒนธรรมมาอย่างยาวนานของสังคมไทย ซึ่งผลพวงของความเชื่อ หรือ ทัศนคติดังกล่าวจึงเป็นแรงจูงใจให้ผู้กระทำความผิดเชิดชูคุณค่าในเพศสภาพของตนเองที่มีความเป็นชายให้มีความเหนือกว่าผู้มีเพศสภาพที่เป็นเพศหญิง นอกจากนี้ยังมีมุมมองต่อผู้หญิงที่เห็นเป็นเพียงวัตถุทางเพศ (Sex Object) ที่ต้องคอยตอบสนองความต้องการทางอารมณ์แก่ผู้ชายเท่านั้น จึงสอดคล้องกับข้อค้นพบของ Farley Lin (1978) ที่ระบุไว้ในงานเขียนชื่อ Sexual Shakedown: The Sexual Harassment on the Job และยังเป็นผู้ริเริ่มนำคำว่า การคุกคามทางเพศมาใช้เป็นคนแรก ที่พบว่าผู้ชายมักใช้ความเป็นชาย (ชายเป็นใหญ่) กดขี่ทางเพศ และสร้างคุณค่าในความเป็นเพศหญิงขึ้นมาใหม่ที่ให้เป็นแค่เพียงวัตถุทางเพศ (Sex Object) คอยตอบสนองต่ออารมณ์ความต้องการของผู้ชายเท่านั้น

อีกทั้งการถ่ายทอดมายาคติดังกล่าวก็เป็นอีกองค์ประกอบหนึ่งที่ส่งผลให้ความเชื่อ หรือ ทัศนคติของผู้ชายในสังคมไทยบางส่วนยังคงมีมุมมองต่อผู้หญิงในลักษณะนั้น โดยการถ่ายทอดนั้นจะใช้กลไกของกระบวนการขัดเกลาทางสังคมเป็นเครื่องมือในการส่งต่อผ่านช่วงเวลาในแต่ละยุคสมัยของประเทศไทย ซึ่งยังมีความสอดคล้องกับงานวิจัยของทิพย์วรรณ แซ่ป้ง (2552) ที่ได้ศึกษาเรื่อง

พฤติกรรมการคุกคามทางเพศในสถานที่ทำงาน: กรณีศึกษาพยาบาล โรงพยาบาลสุราษฎร์ธานี โดยค้นพบข้อเท็จจริงที่ตอกย้ำให้เห็นว่า วัฒนธรรมชายเป็นใหญ่ยังคงมีปรากฏอยู่ในสังคมไทย และทัศนคติที่มองผู้หญิงเป็นวัตถุทางเพศ (Sex Object) ก็ถูกถ่ายทอดผ่านกระบวนการขัดเกลาทางสังคม (Socialization) เช่น สถานที่ทำงาน กลุ่มเพื่อน เป็นต้น ทำให้ความเป็นเพศสภาพของเพศหญิงจึงถูกกดขี่ และเกิดช่องว่างแห่งความไม่เท่าเทียมทางเพศที่นำไปสู่การเริ่มต้นของปัญหาอาชญากรรมทางเพศต่าง ๆ รวมถึงปัญหาการคุกคามทางเพศด้วย

ประการที่ 2 เหยื่อ หรือ เป้าหมายที่เหมาะสม (Suitable Target) พบว่า สภาวะการตกเป็นเหยื่อของผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางอยู่เป็นประจำ จากผลการศึกษาข้างต้นนั้นได้บ่งชี้ให้เห็นว่าผู้หญิงบางส่วนมักมีทัศนคติที่ยอมรับต่อเพศสภาพของตนเองที่เป็นเพศหญิง โดยมองว่าเพศหญิงนั้นมีรูปร่างทรวดทรงที่อ่อนแอและไร้กำลังกว่าเพศชาย ซึ่งส่งผลประกอบสร้างเป็นทัศนคติให้ผู้หญิงเหล่านี้เลือกที่จะลดทอนคุณค่าทางเพศสภาพของตนเองและเกิดความรู้สึกหวาดระแวงต่อการร้องขอความช่วยเหลือจากผู้อื่นที่อยู่รอบข้างในสภาพแวดล้อมนั้น

นอกจากนี้หากพิจารณาตามคำอธิบายเกี่ยวกับสาเหตุของสภาวะการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมที่ สุดสงวน สุธีสร (2543) นักวิชาการอาชญาวิทยาของไทย ได้แยกเป็น 6 สาเหตุ ซึ่งมีความสอดคล้องกัน ได้แก่

1) พฤติกรรมของผู้ตกเป็นเหยื่อ โดยทัศนคติของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการขององค์การภาครัฐยังคงมีมุมมองที่ชี้เฉพาะว่าการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศนั้น เกิดจากพฤติกรรมในวิถีชีวิตของผู้ตกเป็นเหยื่อเสียเองที่อาจจะไปยั่วยุ เชิญชวน ซึ่งกล่าวได้ว่าเป็นต้นเหตุของการกระทำคุกคามทางเพศที่ส่งผลต่อตนเอง อาทิ การแต่งกายไม่มีมิดชิด หรือ โป้ อากัปกิริยาท่าทางที่ไม่สุภาพ ไม่เหมาะสม เป็นต้น ซึ่งทัศนคตินี้จะขัดแย้งกับทัศนคติของผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศจะมีมุมมองเรื่องการแต่งกาย หรือ อากัปกิริยาท่าทางนั้นไม่มีส่วนเกี่ยวข้องที่จะส่งผลให้ตนเองต้องตกเป็นเหยื่อได้ โดยมองว่าอาจจะขึ้นอยู่กับความต้องการของผู้กระทำผิดมากกว่าที่มุ่งหวังก่อการกระทำผิดให้ได้เพื่อตอบสนองความต้องการของตนเองให้สำเร็จ

2) บุคลิกภาพของผู้ตกเป็นเหยื่อ จากทัศนคติของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการขององค์การภาครัฐและผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ มีมุมมองว่าเพศหญิงนั้นมีบุคลิกภาพที่อ่อนแอ ขาดความมั่นใจในตนเอง และไม่กล้าแสดงออกถึงความต้องการที่แท้จริงของตนเอง ทำให้เมื่อประสบเหตุคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ผู้หญิงจึงมักแสดงพฤติกรรมยอมจำนนต่อผู้กระทำผิดอยู่เสมอ

3) ลักษณะทางชีวภาพของผู้ตกเป็นเหยื่อ หากพิจารณาตามทัศนคติของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการขององค์การภาครัฐและผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ มองว่าเพศหญิงนั้นเป็นกลุ่มเสี่ยงที่พร้อมจะตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศมากกว่า

กลุ่มเพศอื่น เช่น เพศชาย เพศทางเลือก ได้ตลอดเวลา เนื่องด้วยสภาพร่างกายของเพศหญิงมีลักษณะทางกายภาพที่มีผลกำลังน้อยกว่าเพศชายโดยทั่วไปตามธรรมชาติ จึงเป็นผลให้เพศหญิงไม่สามารถสร้างพฤติกรรมที่จะขัดขวางหน้าที่ของผู้คุกคามทางเพศได้

4) สถานที่ ซึ่งในที่นี้หมายถึงรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร โดยทัศนคติของผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ มีมุมมองในความคิดเห็นว่ารถโดยสารประจำทางดังกล่าวเป็นสถานที่ที่ขาดการดูแล และไม่มีการรักษาความปลอดภัยที่ดี ส่งผลให้สถานที่นี้กลายเป็นจุดเสี่ยงที่นำไปสู่การเปิดช่องโอกาสให้ผู้กระทำความผิดสามารถก่อพฤติกรรมการคุกคามทางเพศได้ และขณะเดียวกันผู้โดยสารโดยเฉพาะเพศหญิงก็สามารถตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศได้ตลอดเวลา แต่สำหรับทัศนคติของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการขององค์การภาครัฐ กลับมองว่าสถานที่ดังกล่าวไม่ได้เป็นจุดเสี่ยงภัย ยังคงเป็นพื้นที่ปกติที่มีการรักษาความปลอดภัยที่ดีและอยู่ในระดับมาตรฐาน เช่น มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดภายในตัวรถ เป็นต้น ซึ่งมาตรการรักษาความปลอดภัยนี้มีการนำไปปฏิบัติใช้แค่เฉพาะรถโดยสารประจำทางที่สังกัดในองค์การ ขสมก. เท่านั้น ในส่วนของสังกัดบริษัทเอกชนที่ได้รับสัมปทานให้เป็นรถร่วม จะยังไม่มีการนำมาตรการรักษาความปลอดภัยนี้ไปปฏิบัติใช้แต่อย่างใด

5) สภาพเศรษฐกิจและสังคม จากทัศนคติของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการขององค์การภาครัฐ มองว่าผู้กระทำความผิดได้ก่อเหตุการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง อาจจะเป็นผลมาจากสภาวะความเครียดในตนเองที่ต้องการหาพื้นที่ระบายความอัดอั้น จึงตัดสินใจเลือกแสดงพฤติกรรมการคุกคามทางเพศ ซึ่งแตกต่างจากทัศนคติของผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ ที่มองคล้ายคลึงกันว่าผู้กระทำความผิดอาจจะได้รับอิทธิพลจากสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่ย่ำแย่ ประกอบกับความต้องการส่วนตัวที่มุ่งหวังจะก่อพฤติกรรมเช่นนี้ให้สำเร็จ จึงไม่อาจจะกล่าวสรุปได้ว่าสาเหตุนี้คือสาเหตุหลักที่ส่งผลกระตุ้นให้ผู้กระทำความผิดแสดงพฤติกรรมการคุกคามทางเพศต่อผู้หญิงที่ถูกผลักให้ตกอยู่ในสถานะความเป็นเหยื่อ แต่ขณะเดียวกันสาเหตุนี้ก็พออนุมานได้ว่ามีส่วนเกี่ยวข้องที่อาจจะเอื้อ หรือ กระตุ้นให้แรงจูงใจของผู้กระทำความผิดนั้นชัดเจนมากยิ่งขึ้นที่จะแสดงพฤติกรรมการคุกคามทางเพศออกมา

6) การดำเนินงานของกระบวนการยุติธรรม ซึ่งในทัศนคติของผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ มีมุมมองว่าพนักงานสอบสวนที่เป็นเพศชายบางส่วนยังคงขาดความเข้าใจเกี่ยวกับสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศ และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับความรู้สึกของผู้ตกเป็นเหยื่อไม่มากพอ เป็นผลให้การไต่สวนไต่ถามความร้องทุกข์เพื่อดำเนินคดีอาญากับผู้กระทำความผิดจึงไม่สามารถคลี่คลายปัญหานี้ได้อย่างที่ควรจะเป็น อีกทั้งการใช้คำถามซักถามเกี่ยวกับปัญหาของพนักงานสอบสวนที่เป็นเพศชายบางส่วนนั้น สะท้อนให้เห็นความไม่เข้าใจสภาพปัญหาที่เมื่อได้ตั้งคำถามซักถามผู้หญิงที่ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ จึงเปรียบเสมือนเป็นการ

ซ้ำเติมความเจ็บปวดแก่ผู้ตกเป็นเหยื่ออีกครั้ง ส่งผลให้ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อบางคนเกิดความเชื่อหรือ ความสิ้นศรัทธาในกระบวนการยุติธรรมของไทยไม่สามารถดำเนินการนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้ตามกฎหมาย รวมถึงการไม่สามารถยับยั้งป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศได้ ประกอบกับในทัศนคติของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการขององค์การภาครัฐ มองย่ำถึงความไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายของผู้กระทำความผิด ที่อาศัยช่องว่างทางกฎหมายและจุดอ่อนของกระบวนการยุติธรรมของไทยในการกระทำพฤติกรรมการคุกคามทางเพศแบบซ้ำ ๆ ด้วยสาเหตุนี้จึงเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้จำนวนของผู้หญิงที่ต้องตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางมีเพิ่มมากขึ้นในสังคมไทยปัจจุบัน

เช่นนี้ทั้ง 6 สาเหตุข้างต้น จึงเป็นส่วนสำคัญที่อาจจะเอื้อให้ปัญหาการคุกคามทางเพศนั้นยังคงปรากฏอยู่ในสังคมไทย และจำนวนของผู้หญิงที่ต้องตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศก็มีจำนวนที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งส่งผลให้ผู้หญิงจึงตกเป็นเป้าหมาย หรือ เหยื่อที่เหมาะสมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ประการที่ 3 ความอ่อนแอของผู้ดูแล (Absence of a Capable Guardian) ซึ่งพบว่า ด้วยนโยบาย หรือ พันธกิจและภารกิจของ ขสมก. ที่มุ่งเน้นการให้บริการด้านขนส่งมวลชนเป็นหลัก ประกอบกับสถานะการเงินขององค์การที่อยู่ในสถานะขาดทุนมาอย่างต่อเนื่อง จึงส่งผลให้องค์การต้องขับเคลื่อนโดยมุ่งเน้นความสำคัญในการสร้างกำไรให้องค์การ แต่ขณะเดียวกันการสร้างมาตรการความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรมบนรถโดยสารประจำทางจึงกลายเป็นเรื่องที่ยังไม่ได้รับความสำคัญ ซึ่งมีเพียงมาตรการความปลอดภัยตามหลักทางวิศวกรรมเท่านั้นที่ยังได้รับความสำคัญ

ทั้งนี้ผลพวงจากนโยบาย หรือ พันธกิจและภารกิจของ ขสมก. นั้น ส่งผลให้สภาพแวดล้อมบนรถโดยสารประจำทาง มีสภาพที่แออัดและหนาแน่นด้วยจำนวนของผู้โดยสารที่ใช้บริการในทุกวัน โดยสภาพแวดล้อมบนรถที่แออัดและหนาแน่นนี้ ยังเป็นข้อจำกัดในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานระดับปฏิบัติการประจำรถโดยสารประจำทางด้วย ซึ่งพนักงานดังกล่าวไม่สามารถที่จะเดินตรวจตราเพื่อสอดส่องดูแลความเรียบร้อยภายในรถได้ ประกอบกับกล้องวงจรปิดที่มีการติดตั้งไว้หากเป็นกรณีที่มีผู้โดยสารจำนวนมากบนรถ องศาของกล้องวงจรปิดก็จะถูกบดบัง ไม่สามารถบันทึกภาพในพื้นที่บริเวณส่วนกลางรถและท้ายรถได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นผลให้พื้นที่บนรถโดยสารประจำทางนั้นเป็นพื้นที่ที่มอมับที่มีความเสี่ยงที่เป็นช่องโอกาสเกิดปัญหาอาชญากรรมได้ตลอดเวลา ซึ่งทั้งหมดที่กล่าวมานั้น จึงสะท้อนให้เห็นถึงความอ่อนแอของผู้พิทักษ์ที่เป็นทั้งตัวบุคคลและอุปกรณ์เครื่องมือ ที่ไม่สามารถเป็นมาตรการสร้างความปลอดภัยแก่ผู้ให้บริการได้ จึงเกิดเป็นช่องโอกาสให้ผู้ที่มีความคิดต้องการแสดงพฤติกรรมคุกคามทางเพศเลยสามารถแสดงออกได้อย่างง่ายดาย

อย่างไรก็ตามทั้ง 3 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) บุคคลที่มีแนวโน้ม หรือ แรงจูงใจที่จะกระทำความผิด 2) เหยื่อ หรือ เป้าหมายที่เหมาะสม และ 3) ความอ่อนแอของผู้ดูแล ได้บ่งชี้ถึงจุดกำเนิดหรือ การก่อตัวของปัญหาอาชญากรรม อย่างการคุกคามทางเพศที่ปรากฏขึ้นโดยสมบูรณ์ ซึ่งปัญหา

การคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครนั้น มักเกิดขึ้นได้ทั้งในสภาพแวดล้อมที่มีความแออัดและในสภาพแวดล้อมที่ไม่มีความแออัดของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง โดยในกรณีจากผลการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ จะพบว่าปัญหาการคุกคามทางเพศมักเกิดบ่อยบนรถโดยสารประจำทางแบบปรับอากาศ (สีกีร์มแดง) เป็นส่วนใหญ่ และช่วงเวลาที่ปรากฏเหตุการณ์ก็มีทั้งช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็นกับช่วงเวลาที่ปกติทั้งตอนกลางวันและกลางคืน ซึ่งลักษณะของการคุกคามทางเพศนั้นเป็นการสร้างสภาพสภาพแวดล้อม หรือ สถานการณ์ที่ไม่พึงปรารถนา (Hostile or Discriminatory Environment) และมักปรากฏบ่อยในรูปแบบของพฤติกรรมคุกคามทางเพศโดยการสัมผัสทางร่างกาย (Physical Harassment) เป็นหลัก เช่น การแตะเนื้อต้องตัว หรือ แตะอวัยวะ หรือ ยืนใกล้ชิดเกินความจำเป็น โดยใช้บางส่วนของร่างกายสัมผัสผู้อื่นอย่างจงใจ เป็นต้น สอดคล้องกับข้อค้นพบของอรพินท์ สพิโชคชัย (2542) ที่อธิบายว่า ลักษณะการคุกคามทางเพศที่เกิดจากการสร้างสภาพแวดล้อม หรือ สถานการณ์ที่ไม่พึงปรารถนา (Hostile or Discriminatory Environment) เป็นการคุกคามทางเพศในลักษณะที่หยอกเย้าโดยอาศัยเงื่อนไขที่เป็นปัจจัยแวดล้อมภายนอก โดยสามารถเกิดพฤติกรรมคุกคามทางเพศได้ 3 รูปแบบ ได้แก่ การคุกคามทางเพศทางวาจา (Verbal Harassment) การคุกคามทางเพศโดยการแสดงท่าทาง (Non-verbal Harassment) และการคุกคามทางเพศโดยการสัมผัสทางร่างกาย (Physical Harassment)

โดยกรณีของประเทศไทย รูปแบบของลักษณะพฤติกรรมคุกคามทางเพศที่ปรากฏนั้นจะเป็นการคุกคามทางเพศโดยการสัมผัสทางร่างกาย (Physical Harassment) นั้น สอดคล้องกับงานวิจัยจากประเทศญี่ปุ่นของ Mitsutoshi Horii และ Adam Burgess (2012) ศึกษาเรื่อง Constructing Sexual Risk: 'Chikan', Collapsing Male Authority and the Emergence of Women-Only Train Carriages in Japan พบว่า รูปแบบของลักษณะพฤติกรรมคุกคามทางเพศที่ปรากฏขึ้นบ่อยบนรถไฟและรถโดยสารประจำทางของประเทศญี่ปุ่นมักจะเป็นการสัมผัสทางร่างกายเป็นหลัก ซึ่งในสังคมญี่ปุ่นได้สร้างคำศัพท์ที่เรียกพฤติกรรมเหล่านี้ขึ้นมาโดยเฉพาะว่า Chikan (ชิคัง) หมายถึง การลวนลามโดยการสัมผัส ซึ่งมีความหมายใกล้เคียงกับคำว่าแตะอวัยวะของประเทศไทยที่นำมาใช้เรียกพฤติกรรมเหล่านั้น และผสมผสานกับงานวิจัยจากประเทศเม็กซิโกของ Amy Dunckel-Graglia ได้ศึกษาเรื่อง 'Pink transportation' in Mexico City: reclaiming urban space through collective action against gender-based ค้นพบว่า พฤติกรรมคุกคามทางเพศที่มักปรากฏในพื้นที่สาธารณะและบนระบบขนส่งสาธารณะในสังคมเม็กซิโก จะเป็นรูปแบบของพฤติกรรมคุกคามทางเพศทางวาจา เช่น การแซว การร้องเพลงและโหมม เป็นต้น กับการคุกคามทางเพศโดยการสัมผัสทางร่างกาย เช่น การแตะตัว การโอบกอด เป็นต้น ซึ่งมีรูปแบบของพฤติกรรมคุกคามทางเพศที่ปรากฏในสังคมอย่างคล้ายคลึงกัน

แต่อย่างไรก็ตาม ความสอดคล้องของรูปแบบพฤติกรรมการคุกคามทางเพศที่ปรากฏในประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น และประเทศเม็กซิโก จะแตกต่างจากงานวิจัยจากประเทศเนปาลของ Gita Neupane (2017) ที่ทำการศึกษาเรื่อง Sexual Harassment and Reproduction of Patriarchy in Public Space in Nepal ได้ค้นพบว่า ลักษณะของพฤติกรรมการคุกคามทางเพศในสังคมเนปาลมักปรากฏบ่อยในรูปแบบการคุกคามทางเพศทางวาจาเป็นหลัก เช่น การผิวปาก การแซว การร้องเพลงจีบ เป็นต้น นอกจากนี้ก็ยังแตกต่างจากงานวิจัยจากประเทศอินเดียของ Shelly Tara (2011) ได้ศึกษาเรื่อง Private Space in Public Transport: Locating Gender in the Delhi Metro พบว่า ลักษณะของพฤติกรรมการคุกคามทางเพศที่ปรากฏบ่อยจะคล้ายกับที่ปรากฏในประเทศเม็กซิโกและประเทศเนปาล กล่าวคือ มักเป็นรูปแบบการคุกคามทางเพศทางวาจาเป็นหลัก เช่น การร้องเพลงจีบ/แตะโลม การแซว เป็นต้น

ทั้งนี้ในแต่ละประเทศอาจจะมีลักษณะของพฤติกรรมการคุกคามทางเพศในรูปแบบที่เหมือนกันและแตกต่างกัน แต่ประการหนึ่งในทุกประเทศที่ผู้วิจัยได้นำมาศึกษาพบว่า ปัญหาการคุกคามทางเพศที่ปรากฏในหลากหลายสังคมเหล่านั้น จะมีรากเหง้าของปัญหาที่มาจากมายาคติชายเป็นใหญ่เช่นเดียวกัน ที่ฝังรากลึกอยู่ในโครงสร้างวัฒนธรรมของแต่ละสังคมที่สะท้อนให้เห็นได้อย่างชัดเจน อาทิ ระบบชนชั้นวรรณะของประเทศอินเดีย ค่านิยมของพฤติกรรมกีดกันทางเพศ หรือความไม่เท่าเทียมกันระหว่างเพศของประเทศญี่ปุ่น ประเทศเม็กซิโก และประเทศไทย และระบบการปกครองแบบระบอบปิตาธิปไตยของประเทศเนปาล ซึ่งทั้งหมดนี้ล้วนส่งผลกระทบต่อทัศนคติ หรือค่านิยมของประชาชนในสังคมที่ตอกย้ำให้มองผู้หญิงมีความเป็นเพศสภาพอ่อนแอกว่าผู้ชาย จึงเป็นการเสริมสร้างความมั่นใจและแรงจูงใจให้กับผู้กระทำผิดสามารถกล้ากระทำความผิดได้อย่างไม่เกรงกลัวกฎหมาย เพราะว่าทัศนคติ หรือ ค่านิยมของประชาชนบางกลุ่มในแต่ละสังคมมักให้ความสำคัญกับการแสดงออกทางพฤติกรรมของเพศหญิงที่มองว่าการตกเป็นเหยื่อนั้นมาจากตัวของเพศหญิงเอง เช่น การแต่งกาย อากัปกริยา เป็นต้น ซึ่งสร้างความอับอายให้กับเพศหญิงที่ตกเป็นเหยื่อหากเรื่องราวเป็นที่รับรู้ในสาธารณะ จึงต้องปกปิดให้กลายเป็นเรื่องส่วนบุคคล ไม่ดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรมกับผู้กระทำผิด และย้ำการลดทอนคุณค่าความเป็นเพศสภาพของเพศหญิง ประกอบกับเมื่อผู้กระทำผิดใช้บทบาทความเป็นเพศชายตามเพศสภาพของตนในการละเมิดสิทธิของเพศหญิง จึงส่งผลให้ผู้หญิงต้องจำทนยอมตกอยู่ในสถานการณ์เช่นนี้อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

2. ประเด็นเกี่ยวกับการสร้างกลไกความร่วมมือระหว่างองค์กรเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรม

เมื่อพิจารณาจากผลการศึกษาข้างต้น ได้นำไปสู่ข้อค้นพบเกี่ยวกับจุดเริ่มต้นก่อนที่จะมีการสร้างกลไกความร่วมมือระหว่างองค์กรภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) เพื่อป้องกันและ

แก้ไขปัญหาคุคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นที่รู้จักกันในชื่อ แคมเปญถึงเวลาเฟือก

โดยเดิมที ขสมก. มีมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว เช่น ปัญหาคุคามทางเพศ ปัญหาคุคามทางเพศ และปัญหาการลักทรัพย์ และปัญหาการคุกคามทางเพศ ที่มักเกิดขึ้นบนรถโดยสารประจำทางอยู่บ่อยครั้ง ประกอบด้วย การเข้าให้ความช่วยเหลือของพนักงานปฏิบัติการเก็บค่าโดยสาร การบันทึกภาพเหตุการณ์ด้วยกล้องวงจรปิดบนรถโดยสารประจำทาง และเบอร์สายด่วนรับเรื่องร้องเรียนและร้องทุกข์จากการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง (Call Center) ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี้สร้างขึ้นเพื่อสร้างพื้นที่สาธารณะบนรถโดยสารประจำทางให้เกิดความปลอดภัย โดยเป็นแนวทางที่สอดคล้องกับทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime Control Theory Through Environmental Design: CED) ของ Jeffery C. Ray (1971) ซึ่งปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านอาชญาวิทยาของไทย ได้นำทฤษฎีนี้มาประยุกต์ใช้ในบริบทของประเทศไทย บ่งชี้ได้ว่าการสร้างมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวของ ขสมก. ที่มีมาตั้งแต่ตั้งเดิมนั้น จะเป็นการมุ่งลดช่องโอกาสที่เอื้อสำหรับการประกอบอาชญากรรมในสภาพแวดล้อมที่แออัด หรือ หนาแน่น

แต่ขณะเดียวกัน จากผลการศึกษาได้สะท้อนให้เห็นว่ามาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี้กลับไม่สามารถดำเนินป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ดังกล่าวที่ปรากฏบนรถโดยสารประจำทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจกเห็นได้ว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่มักไม่ทราบ หรือ รับรู้ รวมถึงช่องทางการเข้าถึงหน่วยงานที่รับผิดชอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวบนรถโดยสารประจำทาง ประกอบกับยังขาดมาตรการในส่วนของการให้ความช่วยเหลือหลังประสบเหตุการณ์ เช่น การประสานงานดำเนินเรื่องการแจ้งความร้องทุกข์ หรือ การประสานงานดำเนินเรื่องการส่งตัวเข้ารับการรักษาความเจ็บปวดทางร่างกายและจิตใจของผู้ตกเป็นเหยื่อ ซึ่งก็ยังไม่มีการสร้างขึ้นเพื่อมารองรับกับสถานการณ์ปัญหาที่มีปรากฏมากขึ้นอย่างต่อเนื่องในปัจจุบัน

ทั้งนี้หากพิจารณาในจุดยืนของ ขสมก. นั้น จะเห็นว่าด้วยพันธกิจและภารกิจหลักขององค์กร ที่มุ่งเน้นการให้บริการขนส่งมวลชนทางบกแก่ประชาชน และเน้นการสร้างมูลค่าผลตอบแทนจากการลงทุนให้บริการ มากกว่าการเน้นสร้างมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาคุคามทางเพศทุกชนิดที่อาจเกิดขึ้นบนรถโดยสารประจำทางให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งจุดยืนดังกล่าวนี้ส่งผลอย่างรุนแรงที่ทำให้ ขสมก. มีจุดด้อยในด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาคุคามทางเพศอย่างชัดเจน และการเปลี่ยนแปลงทิศทางการดำเนินงานขององค์กรก็ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างตาย เพราะต้องขึ้นอยู่กับทัศนคติของผู้นำขององค์กรว่ามีความเข้าใจในสภาพปัญหาและเล็งเห็นเป็นปัญหาที่สำคัญในช่วงเวลานั้นมากน้อยเพียงใด

ด้วยจุดด้อยในด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาคุคามทางเพศของ ขสมก. จึงปรากฏเป็นช่องโอกาสที่อาจจะมีองค์กรอื่นเข้ามาให้ความช่วยเหลือ โดยเข้ามารับทำหน้าที่เพื่อเติมเต็มในส่วนที่เป็น

จุดด้อยขององค์การให้เกิดความสมบูรณ์ อย่างในกรณีแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ภาคีเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงได้เล็งเห็นช่องโหว่ที่สร้างกลไกความร่วมมือกับ ขสมก. โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญก็เพื่อรณรงค์ป้องกันการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะกลุ่มประชากรที่เป็นเพศหญิง ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวสร้างในลักษณะการจัดกิจกรรมสาธารณะที่ให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วม มีการจัดทีมอาสาสมัครช่วยตรวจตราในพื้นที่สาธารณะ และมีการจัดฝึกอบรมสาธารณะให้กับองค์การภาครัฐและภาคประชาชนเพื่อปลูกฝังความคิดที่ทุกคนในสังคมควรตื่นตัวต่อสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศที่ปรากฏขึ้นในปัจจุบัน โดยสอดคล้องกับทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime Control Theory Through Environmental Design: CED) ของ Jeffery C. Ray (1971) ที่ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านอาชญาวิทยาของไทย ได้นำทฤษฎีนี้มาประยุกต์ใช้ในบริบทของประเทศไทย ซึ่งกล่าวถึงการฝึกอบรมให้ประชาชนเกิดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับสภาพปัญหาอาชญากรรมในลักษณะที่ค่อยเป็นค่อยไป แต่ต่อเนื่องโดยเน้นที่การผูกสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความรู้สึกต่อกันเหมือนครอบครัว เกิดการรับผิดชอบร่วมกันต่อส่วนรวมเพื่อป้องกันอาชญากรรม และรู้จักการปฏิบัติที่ถูกต้องเมื่อประสบเหตุด่วนเหตุร้าย

อย่างไรก็ตามเมื่อองค์การภาครัฐ อย่าง ขสมก. มีจุดด้อยที่ต้องอาศัยองค์การที่มีความชำนาญมากกว่าเข้าให้ความช่วยเหลือ ซึ่งในที่นี้ก็คือภาคีเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงที่เข้ามาด้วยความสนใจที่ต้องการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทยให้หมดไป จึงมีการสร้างร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนขึ้น โดยเป็นกลไกที่จะขับเคลื่อนการดำเนินงานให้ไปสู่ความสำเร็จในเป้าหมายที่กำหนดไว้ร่วมกัน ทั้งนี้จากผลการศึกษาข้างต้น ยังได้สะท้อนโครงการรณรงค์การป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร หรือ แคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ที่เกิดจากภายใต้ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน ซึ่งใช้ระยะเวลาที่สั้นสำหรับการมีความร่วมมือระหว่างองค์การ กล่าวคือ ในระยะเริ่มต้นมีความร่วมมือระหว่างองค์การในระดับที่ดี แต่ในระยะต่อมาความร่วมมือระหว่างองค์การกลับมีสถานะที่ไม่มั่นคงจนนำไปสู่การยุติความร่วมมือที่มีต่อกัน

ซึ่งปรากฏการณ์นี้สะท้อนให้เห็นได้จากการกำหนดโครงสร้างความร่วมมือระหว่างองค์การที่เป็นลักษณะการจัดตั้งคณะทำงานชั่วคราว (Temporary Task Force) สอดคล้องกับแนวคิดของ Myrna Mandell และ Toddi Steelman (2006) ที่กล่าวถึงรูปแบบของบริบทความร่วมมือภาคีสาธารณะระหว่างองค์การไว้ 4 ลักษณะ ได้แก่

- 1) การประสานงานเป็นช่วง ๆ (Intermittent Coordination)
- 2) การจัดตั้งคณะทำงานชั่วคราว (Temporary Task Force)
- 3) การประสานงานถาวร หรือ เป็นประจำ (Permanent or Regular Coordination)

4) การมีโครงสร้างผสมผสานและโครงสร้างเครือข่าย (Coalitions and Network Structures)

ซึ่งในกรณีของแคมเปญถึงเวลาเผือกที่มีโครงสร้างในลักษณะการจัดตั้งคณะทำงานชั่วคราว จึงการเป็นจัดตั้งเพื่อปฏิบัติงานเฉพาะด้าน หรือ มีเป้าประสงค์ที่มีขอบเขตชัดเจน และจะถูกยกเลิกสถานะต่อเมื่อบรรลุเป้าประสงค์ที่ตั้งไว้เรียบร้อยแล้ว และมีความคล้ายกับรูปแบบประสานงานเป็นช่วง ๆ ที่การแลกเปลี่ยนทรัพยากรอยู่ในขอบเขตที่จำกัด

จุดเด่นของโครงสร้างความร่วมมือในลักษณะดังกล่าวในแคมเปญถึงเวลาเผือก คือสมาชิกที่เข้ามาร่วมมือขับเคลื่อนการดำเนินงานจะผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันตลอด ซึ่งจะเป็นการเปิดโอกาสให้องค์การที่มีศักยภาพและความสามารถได้เข้าถึงการขับเคลื่อนนี้ได้มากขึ้น แต่ในจุดด้อยคือความยากลำบากของผู้ปฏิบัติงานหลัก หรือ องค์กรหลักที่เป็นแกนกลางขับเคลื่อนการดำเนินงานในการดึงดูดองค์กรที่มีศักยภาพและความสามารถให้เข้ามาร่วมมือ ประกอบกับการทำหน้าที่ประสานงานแก่ทุกองค์กรที่เข้ามาร่วมมือให้มีความรู้ความเข้าใจถึงแผนการดำเนินงานได้อย่างไม่คลาดเคลื่อน จึงเป็นภารกิจความรับผิดชอบที่หนักหนาและอาจจะสร้างข้อจำกัดให้กับผู้ปฏิบัติงานหลักไม่สามารถเข้าไปขับเคลื่อนงานในส่วนอื่นได้

นอกจากการกำหนดโครงสร้างความร่วมมือที่เห็นชัดเจนแล้ว อีกประการหนึ่งที่สำคัญคือการจัดรูปแบบความร่วมมือระหว่างองค์กรที่จะเป็นเครื่องมือบ่งชี้ถึงขอบเขตของการทำหน้าที่ความรับผิดชอบต่อสังคมที่สอดคล้องกับศักยภาพของแต่ละองค์กร ซึ่งรูปแบบความร่วมมือระหว่างองค์กรนั้นสามารถปรับเปลี่ยนได้โดยขึ้นอยู่กับช่วงเวลาในขณะนั้น แต่หากพิจารณาในเชิงภาพรวมจะสะท้อนให้เห็นได้ว่าการขับเคลื่อนดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเผือก มีรูปแบบความร่วมมือที่เป็นแบบผู้ให้และผู้รับ (Donor-Recipient Model) เป็นหลัก สอดคล้องกับแนวคิดของ Robert Agranoff และ Michael McGuire (2003) ที่ได้พิจารณาจาก 2 มิติที่ปฏิสัมพันธ์ต่อกัน ได้แก่ ระดับกิจกรรมความร่วมมือ (Collaborative Activity) และกลยุทธ์ความร่วมมือ (Collaborative Strategy) และนำเสนอรูปแบบของการบริหารจัดการความร่วมมือเป็น 6 รูปแบบ อาทิ

- 1) รูปแบบการบริหารจัดการบนฐานแห่งขอบเขตภาระหน้าที่ (Jurisdiction-Based Management Model)
- 2) รูปแบบการละเว้นความร่วมมือ (Abstinence Model)
- 3) รูปแบบความร่วมมือแนวตั้ง (Top-Down Model)
- 4) รูปแบบความร่วมมือแบบผู้ให้และผู้รับ (Donor-Recipient Model)
- 5) รูปแบบความร่วมมือแบบปฏิกิริยาโต้กลับ (Reactive Model)
- 6) รูปแบบความร่วมมือตามความพอใจ (Contented Model)

ซึ่งในกรณีของแคมเปญถึงเวลาเผือกที่มีภาพรวมของรูปแบบความร่วมมือแบบผู้ให้และผู้รับ ซึ่งเป็นการบริหารจัดการบนฐานแห่งอำนาจระหว่างองค์กรที่รับบทบาทเป็นผู้ให้เงินสนับสนุน (Grantor) กับองค์กรที่รับบทบาทเป็นผู้รับเงินสนับสนุน (Grantee) โดยทั้ง 2 องค์กร หรือมากกว่านั้นจะดำเนินงานแบบถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกันและมีการควบคุมกันเอง (Two-Party Control) แต่อย่างไรก็ตามจากที่กล่าวข้างต้น โดยความร่วมมือในรูปแบบดังกล่าวจะมีความตื่นตัวในการดำเนินกิจกรรมความร่วมมือในระดับปานกลางถึงระดับสูง แต่จะมีกลยุทธ์ความร่วมมือในระดับปานกลางที่แสวงหาโอกาสในความร่วมมือสอดคล้องกับการตั้งรับเพื่อรอคอยความร่วมมือเข้ามาจากองค์กรอื่น

อย่างไรก็ตามจุดเด่นของรูปแบบความร่วมมือดังกล่าวในแคมเปญถึงเวลาเผือก จะส่งเสริมให้ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้กับผู้รับมีความแน่นแฟ้นมากขึ้นเพื่อเป็นการให้ความช่วยเหลือแบบถ้อยทีถ้อยอาศัยในขณะที่มีการจัดกิจกรรมร่วมกัน แต่จุดด้อยคือความถ้อยทีถ้อยอาศัยจะส่งผลกระทบให้การติดตามงาน หรือ ประเมินผลความคืบหน้าของงานนั้นอาจจะไม่เต็มประสิทธิภาพ จนทำให้เกิดการข้ามประเด็นสำคัญในรายละเอียดที่อาจจะก่อให้เกิดเป็นปัญหาและอุปสรรค รวมถึงข้อจำกัดในการขับเคลื่อนดำเนินงานในอนาคตได้

สำหรับมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศดังกล่าวที่เป็นผลลัพธ์จากความร่วมมือระหว่างองค์กรในแคมเปญถึงเวลาเผือก ถึงแม้จะมีการยุติความร่วมมือในแคมเปญถึงเวลาเผือกอย่างเป็นทางการแล้วนั้น แต่ผลลัพธ์ที่สร้างขึ้นจนสำเร็จก็สามารถนำไปประยุกต์ใช้ต่อยอดในโครงการอื่นได้ในอนาคต ซึ่งผลลัพธ์ที่มีปรากฏในสังคมไทยจะเป็นมาตรการในเชิงการสร้างวัฒนธรรมกันรู้แก่กันในสังคมผ่านการจัดกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะให้ประชาชนทั่วไปที่สนใจเข้ามามีส่วนร่วม และการกระตุ้นภาครัฐผ่านข้อเรียกร้องเชิงนโยบายที่ต้องการให้ภาครัฐให้ความสำคัญกับปัญหาการคุกคามทางเพศดังกล่าว สอดคล้องกับแนวคิดของ John M. Bryson, Barbara C. Crosby และ Melissa Middleton Stone (2005) ที่ระบุถึงผลลัพธ์จากความร่วมมือระหว่างองค์กรไว้ 3 ประการ ได้แก่

- 1) คุณค่าสาธารณะ (Public Value)
- 2) ผลลำดับที่หนึ่ง สอง และสาม (First-, Second-, and Third-Order Effects)
- 3) ผลตอบกลับและการประเมินซ้ำ (Resilience and Reassessment)

ในกรณีของแคมเปญถึงเวลาเผือก ผลลัพธ์ที่สร้างสำเร็จนั้นจะมีลักษณะที่เป็นผลตอบกลับและการประเมินซ้ำ คือองค์กรที่มีสถานะเป็นหุ้นส่วน หรือ เครือข่ายพันธมิตรในความร่วมมือมีความต้องการในการจัดกลุ่ม หรือ จัดกรอบการดำเนินงานใหม่ ภายหลังจากที่ประสบความล้มเหลวจากความร่วมมือที่ปรากฏขึ้น ซึ่งเป็นที่แน่ชัดว่าความล้มเหลวต่อการบรรลุผลลัพธ์ที่ต้องการนั้น มีผลทางตรงในเชิงลดทอนการสนับสนุนในความร่วมมือ และภายหลังจากการได้ประโยชน์ในทุกฝ่ายที่มีความร่วมมือ

ระหว่างกันอย่างสมบูรณ์ ผู้นำ หรือ ผู้ปฏิบัติงานหลักในความร่วมมือจำเป็นต้องประเมินว่าในความร่วมมือนี้ควรดำเนินการต่อไป หรือ ปรับเปลี่ยน หรือ ยกเลิกสถานะความร่วมมือกับองค์กรใดหรือไม่

ในส่วนของปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในระหว่างทางของการสร้างความร่วมมือในแคมเปญถึงเวลาเผือก จะเกิดอุปสรรคขึ้นทั้งในระดับปัจเจกบุคคล คือปัจเจกบุคคลที่เป็นผู้บริหารระดับสูงในขสมก. มีกำแพง หรือ กรอบทางความคิดที่แตกต่างจากองค์กรอื่น เพราะมองว่าความเป็นตัวตนของแต่ละองค์กรย่อมมีความแตกต่างกัน ต่อมาอุปสรรคในระดับองค์กร คือแต่ละองค์กรที่มีความร่วมมือระหว่างกันนั้นมีเป้าหมายส่วนลึกที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน เพราะทุกองค์กรที่ให้ความร่วมมือล้วนมีแรงจูงใจ หรือ แรงขับเคลื่อนที่มาจากพันธกิจและภารกิจหลักขององค์กรตนเองต้องรับผิดชอบ ส่วนอุปสรรคในระดับสังคม คือผู้คนในสังคมไทยมีความเป็นปัจเจกชนสูง ทำให้มีความยากเพิ่มขึ้นในการสร้างความร่วมมือระดับภาคประชาชนที่จะให้ทุกคนเห็นพ้องไปในทางเดียวกัน และส่วนสุดท้ายอุปสรรคในระดับระบบ ที่ระบบการกระจายงานที่มีความซับซ้อนระหว่างองค์กรในภาคส่วนเดียวกัน หรือ ต่างภาคส่วน อย่างเช่น หากต้องการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครไม่สามารถดำเนินการความร่วมมือกับ ขสมก. ได้เพียงองค์กรเดียว แต่องค์กรอื่นอย่างกรมขนส่งทางบกก็มีหน้าที่และกำกับนโยบายในด้านนี้เช่นเดียวกัน ที่ควรจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศดังกล่าวนี้ด้วย สอดคล้องกับแนวคิดของ Russ Linden ที่ได้แบ่งลักษณะปัญหาและอุปสรรคของความร่วมมือเป็น 4 ระดับ ตามเหตุของปัญหาและอุปสรรคที่เรียงระดับจากปัจเจกบุคคล (Individual Hurdles) ระดับองค์กร (Organizational Hurdles) ระดับสังคม (Societal Hurdles) และระดับระบบ (Systemic Hurdles)

นอกจากปัญหาจากความต้องการของแต่ละองค์กรที่ไม่ตรงกัน ซึ่งเป็นอีกปัญหาและอุปสรรคหนึ่งที่สำคัญที่เป็นผลทำให้การใช้กลไกความร่วมมือระหว่างองค์กรเพื่อป้องกันอาชญากรรมต้องเป็นล้มเหลว เพราะแต่ละองค์กรก็มีความต้องการภายใน หรือ จุดยืนขององค์กรตนเองที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน ส่งผลให้ความคาดหวังที่มีต่อการใช้กลไกความร่วมมือในครั้งนี้เพื่อบรรลุผลประโยชน์ร่วมกันจึงไม่ประสบผลสำเร็จ เพราะการใช้กลไกความร่วมมือระหว่างองค์กรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศนั้น องค์กรที่ได้รับบทบาทและทำหน้าที่เป็นตัวหลักของแคมเปญนี้ อย่างภาคีเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิง ควรจำเป็นต้องนำข้อมูลเกี่ยวกับจุดด้อยของ ขสมก. มาพิจารณาศึกษาก่อน เพื่อจะออกแบบสิ่งที่ไปนำเสนอให้ตรงต่อความต้องการของอีกฝ่าย จึงจะส่งผลให้การขับเคลื่อนกลไกความร่วมมือเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวนั้นสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพอย่างที่ควรจะเป็น

สำหรับผลการศึกษาความร่วมมือระหว่างองค์กรภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชนในแคมเปญถึงเวลาเผือก ที่มุ่งดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศใน

กรุงเทพมหานคร มีความสอดคล้องกับงานวิจัยจากประเทศไทยของพรภณ พงษ์เพชร (2552) ทำการศึกษาเรื่อง ความร่วมมือในการป้องกันปัญหายาเสพติด ระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การภาคเอกชน ศึกษาเฉพาะศูนย์อำนวยการประสานงานป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดภาคเยาวชน (ศอ.ปส.ย.) พบว่า ศอ.ปส.ย. ส่วนกลาง มีการรับหน้าที่จากสำนักงาน ป.ป.ส. แล้วสร้างความร่วมมือร่วมกับองค์การภาคเยาวชน ในรูปแบบเป็นผู้ให้และผู้รับ (Donor-Recipient Model) และมีกิจกรรมหรือ โครงการที่เกิดขึ้นจากความร่วมมือเป็น 4 ด้าน ได้แก่

- 1) โครงการด้านการจัดทำและอำนวยการยุทธศาสตร์
- 2) โครงการด้านการจัดกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ หรือ รมณรงค์เพื่อการป้องกันยาเสพติด
- 3) โครงการด้านเฝ้าระวัง
- 4) โครงการด้านการพัฒนาความร่วมมือและบริหารจัดการ

แต่ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นกลับยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายตามที่ตั้งไว้ได้ โดยการสร้างความร่วมมือยังอยู่ในระดับการประสานงานและการร่วมปฏิบัติการ ทำให้ยังไม่สามารถส่งผลต่อการป้องกันยาเสพติดในวงกว้างได้ และผสมผสานกับงานวิจัยจากประเทศอียิปต์ของ Abdel Rahman และ Lamiaa Farag (2015) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง "Role of Non-Governmental Organizations (NGOs) in Combating Sexual Harassment in Egypt" ที่ศึกษาเกี่ยวกับบทบาทการต่อต้านการคุกคามทางเพศในสตรีและเด็กผู้หญิงขององค์การพัฒนาเอกชน (NGOs) ประเทศอียิปต์ โดยผลวิจัยจากที่นำกรณีศึกษามาวิจัยที่ผ่านการสัมภาษณ์ทั้งบุคลากรของภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนพบว่า องค์การพัฒนาเอกชนจะมีการสร้างกิจกรรมรณรงค์เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงปัญหาคุกคามทางเพศที่ปรากฏขึ้น และคอยเป็นที่พึ่งพิงทางจิตใจแก่ผู้ตกเป็นเหยื่อ รวมถึงประสานงานด้านกฎหมายเพื่อช่วยเหลือเหยื่อในการยื่นแจ้งความต่อกระบวนการยุติธรรม แต่ในทำนองเดียวกัน การทำงานระหว่างภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนยังขาดความไว้วางใจซึ่งกันและกัน ประกอบกับเน้นการทำงานแก้ไขปัญหามาจากมุมมองของหน่วยงานแบบแยกส่วนหรือ ไม่มองแบบองค์รวม ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้มีข้อเสนอแนะว่า ภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนควรมีการปรับมุมมองการทำงานให้มองแบบองค์รวม และการพัฒนาเตรียมความพร้อมแก้ไขปัญหาก็กับบุคลากรของหน่วยงานตนเอง เช่น การจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับวิธีการช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นต้น นอกจากนี้ควรมีการสร้างกิจกรรม หรือ แคมเปญรณรงค์โดยเปิดโอกาสให้ผู้หญิงที่ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศมากที่สุดได้เข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น

แต่ในตรงกันข้ามกับมีความไม่สอดคล้องกับงานวิจัยจากประเทศไทยของชนันส์ถ์ เจนการ (2557) ที่ทำการศึกษาเรื่อง หุ่นส่วนภาครัฐและเอกชนในกระบวนการยุติธรรมไทย พบว่า การสร้างหุ่นส่วนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public-Private Partnerships: PPPs) โดยมีการสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนให้เข้ามาดำเนินงานและร่วมลงทุนในโครงการต่าง ๆ ของรัฐ เช่น โครงการพื้นที่

ปลอดภัย เป็นต้น เพื่อจะเป็นการลดต้นทุนของภาครัฐในการลงทุนโครงการต่าง ๆ รวมถึงเป็นการดึงเอาศักยภาพและความคล่องตัวของภาคเอกชนมาช่วยเสริมกับแนวทางการดำเนินงานของภาครัฐให้เกิดประสิทธิภาพของการดำเนินงานมากขึ้น

เช่นนั้นแล้วในกรณีแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง การสร้างกลไกความร่วมมือระหว่างองค์การเพื่อดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศดังกล่าว ในความเป็นจริงนั้นความร่วมมือนี้จึงไม่สามารถไปถึงจุดที่สร้างกลไกความร่วมมือให้เกิดความเหนียวแน่นจนสามารถยกระดับเป็นหุ้นส่วนที่ร่วมลงทุนระหว่างกันได้ ยิ่งตอกย้ำให้เห็นถึงความแตกต่างไปจากแนวคิดสำคัญของทฤษฎีรัฐบาลฝ่ายที่สาม (Thrid-Party Government Theory) ของ Lester M. Salamon นักวิชาการจากประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ต้องการให้ดำเนินกระบวนการความร่วมมือในลักษณะที่แต่ละองค์การเข้ามาเติมเต็มในส่วนที่ขาดหาย หรืออาจจะกล่าวได้ว่า เป็นการเข้ามาทำหน้าที่ในส่วนงานที่อีกฝ่ายไม่มีความสามารถ หรือ ทรัพยากรมากพอที่จะดำเนินการได้ อย่างในกรณีแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง หากลองปรับเปลี่ยนวิถีในการสร้างกลไกความร่วมมือ โดยเล็งเห็นแล้วว่า ขสมก. ยังไม่มีความพร้อมในด้านการสร้างมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมบนรถโดยสารประจำทาง รวมถึงไม่มีกระบวนการรองรับในด้านนำผู้ตกเป็นเหยื่อไปเยียวยารักษาความเจ็บปวดทางร่างกายและจิตใจ ซึ่งในส่วนงานเหล่านี้ ขสมก. สามารถมอบหมายให้องค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ที่มีความชำนาญและประสบการณ์ในงานลักษณะนี้มารับความผิดชอบและทำหน้าที่แทน ขสมก. โดย ขสมก. อาจจะทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุนในเรื่องของงบประมาณ หรือ ทรัพยากรที่จำเป็นให้กับองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) และขณะเดียวกันองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ก็ต้องพิจารณาด้วยว่าสิ่งที่เสนอให้ ขสมก. นั้นมีความทับซ้อนกับสิ่งเดิมที่ ขสมก. มีปฏิบัติใช้อยู่แล้วหรือไม่ เพราะหากสิ่งที่เสนอเข้าไปมีความทับซ้อนก็จะสร้างความรู้สึกรังเกียจให้อีกฝ่ายมองว่าการร่วมมือดำเนินการนั้นกลายเป็นภาระ และเกินขอบเขตการดำเนินงานอย่างไม่จำเป็น แต่ถึงกระนั้นเมื่อกลับมาพิจารณาในความเป็นจริง ด้วยสภาวะที่แต่ละองค์การที่มาสร้างความร่วมมือระหว่างกันนั้น ยังมีความเข้าใจในเป้าประสงค์ร่วมกันที่คลาดเคลื่อน ประกอบกับการกำหนดขอบเขตของการทำงานที่ไม่ครอบคลุมทุกมิติ เนื่องจากมิติทางการให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อ (Victim Support) ทั้งทางจิตใจและร่างกาย จึงยังเป็นสิ่งที่ขาดหายไปจากการดำเนินงานแคมเปญนี้ เช่นนั้นแล้วการใช้กลไกความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชน เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครจึงยังไม่ประสบผลสำเร็จ และกลไกความร่วมมือระหว่างองค์การก็ต้องเป็นสิ้นสุดลงไปโดยปริยาย

3. ประเด็นเกี่ยวกับมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมของแคมเปญถึงเวลาเผือกที่นำไปปฏิบัติใช้ในสังคมไทย

อนึ่ง ผลการศึกษาข้างต้นที่สะท้อนให้เห็นว่าปัญหาการคุกคามทางเพศที่ปรากฏบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร โดยจากทัศนคติของผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร บ่งชี้ถึงความเป็นพื้นที่สาธารณะของรถโดยสารประจำทางที่ยังไม่มีคุณภาพและความปลอดภัยที่เหมาะสม ประกอบกับการปล่อยปะละเลยขององค์การภาครัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบพื้นที่สาธารณะนั้นโดยตรง ส่งผลให้พื้นที่สาธารณะนี้ยิ่งเพิ่มความเป็นจุดเสี่ยงมากยิ่งขึ้น แต่ด้วยความที่เป็นพื้นที่สาธารณะและยังเป็นระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานจึงเป็นทางเลือกที่มีไม่มากนักของประชาชน โดยเฉพาะผู้หญิงบางกลุ่มที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเป็นประจำจึงต้องจำทนและปรับวิถีในชีวิตประจำวันให้เข้ากับสภาพปัญหา ซึ่งในข้อเสนอแนะที่มาจากทัศนคติของผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง มองว่าการปรับปรุงสภาพตัวรถโดยสารประจำทางและพื้นที่ใช้สอยภายในคือสิ่งสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการแก้ไขอย่างรวดเร็วที่สุด เพราะว่าด้วยสภาพของตัวรถโดยสารประจำทางและพื้นที่ใช้สอยภายในที่มีความเก่าแก่และพื้นที่คับแคบ จึงเป็นช่องโอกาสที่ดีสำหรับผู้กระทำความผิดที่สามารถนำมาใช้เพื่อก่อเหตุการคุกคามทางเพศอย่างง่ายดาย

อย่างไรก็ตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวของแคมเปญถึงเวลาเผือก อาทิ คู่มือเผือก การจัดกิจกรรมสาธารณะให้ประชาชนมีส่วนร่วม จากทัศนคติของผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร มีมุมมองว่าควรมีการประชาสัมพันธ์และเปิดการเข้าไปมีส่วนร่วมให้มากกว่าเดิม เพื่อที่จะเป็นการสร้างเสริมขั้นตอน หรือ เทคนิคการป้องกันให้กับตนเอง รวมถึงการให้ความช่วยเหลือผู้อื่นที่กำลังตกอยู่ในสถานการณ์ที่ปรากฏปัญหาการคุกคามทางเพศในขณะนั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของนักวิชาการด้านอาชญาวิทยาของไทย ประชัช เปี่ยมสมบูรณ์ (2545) ที่ได้กำหนดข้อเสนอเบื้องต้นและวิธีการปฏิบัติจากการนำทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime Control Theory through Environmental Design: CED) ของ Jeffery C. Ray (1971) มาประยุกต์ใช้ในบริบทของประเทศไทย ซึ่งถือเป็นความพยายามที่จะเชื่อมโยงอาชญาวิทยาเข้ากับสาขาพฤตินิสัยศาสตร์ทั่วไป โดยส่วนข้อกำหนดเบื้องต้น (Basic Assumption) ควรจะมีการมุ่งลดช่องโอกาสสำหรับการก่ออาชญากรรมในสภาพแวดล้อม แต่ไม่ได้ละเลยความสำคัญของตัวบุคคล ซึ่งมีแนวโน้ม หรือ สำนึกที่จะละเมิดกฎหมาย และในส่วนมาตรการหรือ วิธีการปฏิบัติ (Pragmatic Mean) ควรจะมีการกำหนดนโยบายโดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของผู้คนในสังคม และการเพิ่มประสิทธิภาพในการสอดส่องตรวจตรา และการควบคุมพื้นที่ที่มีความเหมาะสม ประกอบกับควรทำการฝึกอบรมให้ผู้คนในสังคมให้เกิดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาการคุกคามทางเพศในลักษณะที่ค่อยเป็นค่อยไป แต่ต้องมีความต่อเนื่องโดยเน้นที่การผูกสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ให้เกิดความรู้สึกต่อกันเหมือนครอบครัว การรับผิดชอบร่วมกันต่อส่วนรวมเพื่อป้องกัน

อาชญากรรม และการปฏิบัติที่ถูกต้องเมื่อประสบเหตุร้าย และต้องมีการควบคุมการใช้พื้นที่สาธารณะ โดยกลุ่มผู้รับผิดชอบหลักและผู้สนับสนุนให้เหมาะสมกับนโยบายที่กำหนดไว้ ซึ่งในที่นี้ย่อมหมายถึง ตำรวจเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการควบคุมพื้นที่สาธารณะ

อีกทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวของแคมเปญถึงเวลาเผือกที่ได้ผลิตขึ้นมา นั้น สอดคล้องกับสิ่งที่ผู้วิจัยได้ศึกษามาจากทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมเชิงสถานการณ์ (Situational Crime Prevention Theory: SCP) ซึ่งเป็นทฤษฎีที่ได้พัฒนาต่อยอดมาจากทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activities Theory) ของ Lawrence Cohen และ Marcus Felson (1979) โดยทฤษฎีนี้ มุ่งเน้นที่การสร้างกลไกความปลอดภัยที่จะช่วยในการปกป้องผู้คนในสังคม ซึ่งแนวทางของทฤษฎีนี้จะ เป็นการนำสถานการณ์เข้ามาเป็นเครื่องมือในการป้องกันอาชญากรรม โดยสามารถจำแนกเป็น 5 แนวทางสำคัญ ได้แก่

- 1) การเพิ่มความพยายามของผู้กระทำความผิดในการก่ออาชญากรรม
- 2) การเพิ่มความเสี่ยงในการถูกจับกุมของผู้กระทำความผิด
- 3) การลดรางวัล หรือ ผลตอบแทนของผู้กระทำความผิดที่จะได้รับหลังจากก่ออาชญากรรม
- 4) การขจัดข้ออ้างที่ผู้กระทำความผิดมักอ้าง เพื่อให้การกระทำของตนเองมีเหตุผลสมควรที่จะกระทำได้
- 5) การลด หรือ หลีกเลี่ยงการยั่วยุที่อาจทำให้ผู้กระทำความผิดลงมือก่ออาชญากรรม

และในกรณีของแคมเปญถึงเวลาเผือก เป้าประสงค์ในผลลัพธ์ที่คาดหวังไว้จากการใช้กลไกความร่วมมือระหว่างองค์การ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคูคัมภีร์ทางเพศนั้น จึงมีแนวทางที่เป็น การกระตุ้นให้ผู้โดยสารโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร จำต้องให้ความช่วยเหลือตนเองและผู้อื่น ซึ่งจะเป็นหนทางหนึ่งที่สามารถช่วยลดช่องโอกาสและทลายมุมอับของพื้นที่สาธารณะ นั้นที่เคย เอื้อต่อการก่อปัญหาการคุกคามทางเพศให้ไม่สามารถกลับมาปรากฏขึ้นได้อีก

สำหรับประเด็นดังกล่าว ผู้วิจัยเล็งเห็นความไม่สอดคล้องกับงานวิจัยจากประเทศอินเดียของ Shelly Tara (2011) ทำการศึกษาเรื่อง Private Space in Public Transport: Locating Gender in the Delhi Metro พบว่า มุมมองทางเพศสภาพของความเป็นเพศหญิงที่ไม่สามารถดำเนินวิถีชีวิตประจำวันได้อย่างเท่าเทียมดังเพศชายในสังคมอินเดีย เช่น ในเวลากลางคืนผู้หญิงอินเดีย จำเป็นต้องอยู่แต่ในบ้านของตน ไม่สามารถออกไปยังพื้นที่สาธารณะอย่างสวนสาธารณะ หรือ ร้านค้าข้างนอกได้ เพราะเสี่ยงตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมได้ง่าย ซึ่งแตกต่างกับผู้ชายที่สามารถออกไปยังพื้นที่สาธารณะได้อย่างอิสระและสามารถป้องกันตัวเองได้ เป็นต้น อีกทั้งเพศหญิงมักจะตกเป็นเหยื่อของการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะอยู่บ่อยครั้ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งบนรถโดยสารประจำทาง ซึ่งการคุกคามทางเพศที่เกิดขึ้นนั้นมีสาเหตุมาจากปัจจัยหลายด้านด้วยกัน ทั้งด้านขาดผู้ดูแลจากหน่วยงานยุติธรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ ที่ไม่ให้ความสำคัญกับคดีประเภทการคุกคามทางเพศ เป็น

ผลให้การตรวจตราสอดส่องไม่ครอบคลุมทั่วถึง จึงปรากฏเป็นช่องโอกาสให้กับอาชญากรได้ เป็นต้น ด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการพัฒนาสังคมไม่มีความเจริญเท่าที่ควร เช่น ผู้หญิงในชนบทจำเป็นต้องอาศัยรถโดยสารประจำทางเพื่อเข้ามาทำงาน หรือ พักผ่อน ในเมือง เป็นต้น และด้านวัฒนธรรมในสังคมที่มีความหลากหลายชนชั้น การแบ่งวรรณะ และกตขีตริให้อยู่ต่ำกว่าเพศชาย เช่น เมื่อมีคดีความที่ผู้หญิงอินเดียตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ตำรวจที่รับเรื่องมักจะตั้งประเด็นไปก่อนว่าเหตุการณ์เกิดขึ้นเพราะตัวผู้หญิงนั้นเป็นต้นเหตุ ที่อาจจะใส่เสื้อไม่เรียบร้อย หรือ การแสดงกริยามารยาทออกมาที่อาจจะกระตุ้นอารมณ์ทางเพศของผู้ชาย เป็นต้น ซึ่งปัจจัยทั้งหมดนี้ล้วนสร้างความยากลำบากและเป็นอุปสรรคอย่างมากต่อการดำเนินชีวิตของผู้หญิงอินเดียมาอย่างยาวนาน

อย่างไรก็ตามในเวลาต่อมาเมื่อระบบขนส่งสาธารณะของอินเดียได้มีการพัฒนาและสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินในกรุงเดลี จึงหันมาให้ความสำคัญกับการดูแลรักษาความปลอดภัยในผู้หญิงอินเดียอย่างจริงจัง โดยมีทั้งการสร้างตู้ขบวนรถไฟฟ้าใต้ดินสำหรับผู้หญิงโดยเฉพาะควบคู่กับสร้างชานชาลาสถานีที่เป็นพื้นที่เฉพาะสำหรับผู้หญิง ตลอดจนการจ้างพนักงานเพศหญิงมาทำหน้าที่บริการภายในสถานีด้วย ซึ่งสิ่งที่กล่าวไปทั้งหมดนี้สะท้อนให้เห็นถึงการสร้างพลังทางสัญลักษณ์ที่มุ่งคุ้มครองความปลอดภัยให้กับผู้หญิงอินเดีย และกระตุ้นการสร้างความเท่าเทียมทางเพศสภาพที่จะสามารถปรับเข้ากันได้กับโครงสร้างทางวัฒนธรรมของประเทศอินเดียที่ยังคงไว้ซึ่งระบบชนชั้นวรรณะที่มีมาอย่างยาวนาน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงมุมมองสำคัญของประชาชนในสังคมอินเดียที่ต้องการจะป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศในพื้นที่สาธารณะอย่างบนระบบขนส่งสาธารณะให้หมดอย่างจริงจัง ซึ่งแตกต่างจากของสังคมไทยที่ใช้กลไกความร่วมมือระหว่างองค์กรเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรม อย่างการคุกคามทางเพศนั้น ซึ่งจากข้อค้นพบที่ผู้วิจัยได้ลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากกลุ่มประชากรทั้ง 3 กลุ่ม ได้แก่ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการในองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน และผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ พบว่ามาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวของแคมเปญถึงเวลาเผือก เป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่ไม่ตรงจุด กล่าวคือ มาตรการเหล่านี้มุ่งเน้นการสร้างความตื่นตัวทางความคิดของประชาชน เน้นการสร้างพลังเชิงสัญลักษณ์ที่ให้ประชาชนต้องยืนหยัดเป็นผู้ดูแลตนเอง พร้อมทั้งคอยสอดส่องให้ความช่วยเหลือผู้อื่นที่กำลังจำยอมกับสถานการณ์การถูกคุกคามทางเพศ มากกว่าการมุ่งเน้นในการสร้าง หรือ ปรับปรุงพื้นที่สาธารณะอย่างรถโดยสารประจำทางให้เกิดความปลอดภัยและมีคุณภาพมากพอที่จะควบคุมไม่ให้เกิดช่องโอกาสที่ก่ออาชญากรรมจากผู้ไม่ประสงค์ดีได้ อีกทั้งกลไกความร่วมมือระหว่างองค์กรของประเทศไทยก็ยังเน้นลักษณะร่วมมือกันเพื่อตอบสนองต่อผลประโยชน์ของแต่ละองค์กรพวงเข้ามากับผลประโยชน์ที่สังคมควรได้รับ เป็นผลให้มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศของ

แคมเปญถึงเวลาเผือก จึงเปรียบเสมือนเป็นเสือกระดาษที่ถูกผลิตแล้วแต่ไม่สามารถช่วยให้ปัญหาดังกล่าวลดจำนวนลงได้เลย

ทั้งนี้สำหรับการอภิปรายผลการศึกษา จึงสามารถสรุปสาระสำคัญของทั้ง 3 ประเด็นที่มีความสอดคล้องและแตกต่างกับงานวิจัยอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศได้ว่า ในบริบทสังคมของประเทศไทยการปรากฏปัญหาการคุกคามทางเพศที่มีรากเหง้ามาจากมายาคติชายเป็นใหญ่ นั้นฝังรากลึกอยู่ในโครงสร้างวัฒนธรรมมาอย่างยาวนาน และมีการถ่ายทอดผ่านกระบวนการขัดเกลาทางสังคมจากรุ่นสู่รุ่น ส่งผลให้ประกอบสร้างเป็นทัศนคติของผู้ชายบางกลุ่มที่มองว่าตนมีอำนาจและบทบาทเหนือกว่าผู้หญิง โดยลักษณะของพฤติกรรมการคุกคามทางเพศที่ปรากฏก็มักจะเป็นรูปแบบการคุกคามทางเพศโดยการสัมผัสทางร่างกายเป็นหลัก

อีกทั้งการสร้างมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครนี้ จึงมีการใช้กลไกความร่วมมือระหว่างองค์การเพื่อร่วมสร้างเครื่องมือที่จะป้องกันและแก้ไขปัญหามาตรฐานดังกล่าวให้ปรากฏเป็นรูปธรรม แต่ในความเป็นจริงนั้นแม้การร่วมมือสร้างเครื่องมือป้องกันและแก้ไขปัญหาก็มีความประสบความสำเร็จ แต่ด้วยปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการกำหนดโครงสร้างและรูปแบบความร่วมมืออันเป็นรากฐานของกลไกความร่วมมือมีความไม่มั่นคง จึงส่งผลกระทบต่อความร่วมมือระหว่างองค์การที่มีต่อกันจึงจำเป็นต้องยุติในที่สุด ซึ่งเครื่องมือที่ถูกผลิตนั้นก็ได้รับผลกระทบโดยตรงในเชิงของการหยุดนำกลับมาพัฒนา หรือ ปรับปรุงเครื่องมือให้เข้ากับสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบันให้มากที่สุด

ดังนั้น ผลสะท้อนจากทัศนคติของผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ในองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน (NGO) รวมถึงผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ จึงเป็นกระบอกเสียงสำคัญที่บ่งชี้ถึงแนวทางในอนาคต ถ้าหากมีกลุ่มบุคคล หรือ องค์การใดที่ต้องการเข้ามาแก้ไขปัญหามาตรฐานระบบขนส่งสาธารณะนี้ ควรต้องรับฟังและทำความเข้าใจในสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมดในประเทศไทย เพื่อจะได้สร้างแนวทาง หรือ มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหามาตรฐานประเภทนี้ได้เป็นอย่างดีและเป็นรูปธรรมและมีความชัดเจนในการนำไปปฏิบัติใช้ให้มากที่สุด โดยต้องสอดคล้องกับบริบทในสังคมไทยปัจจุบันด้วย

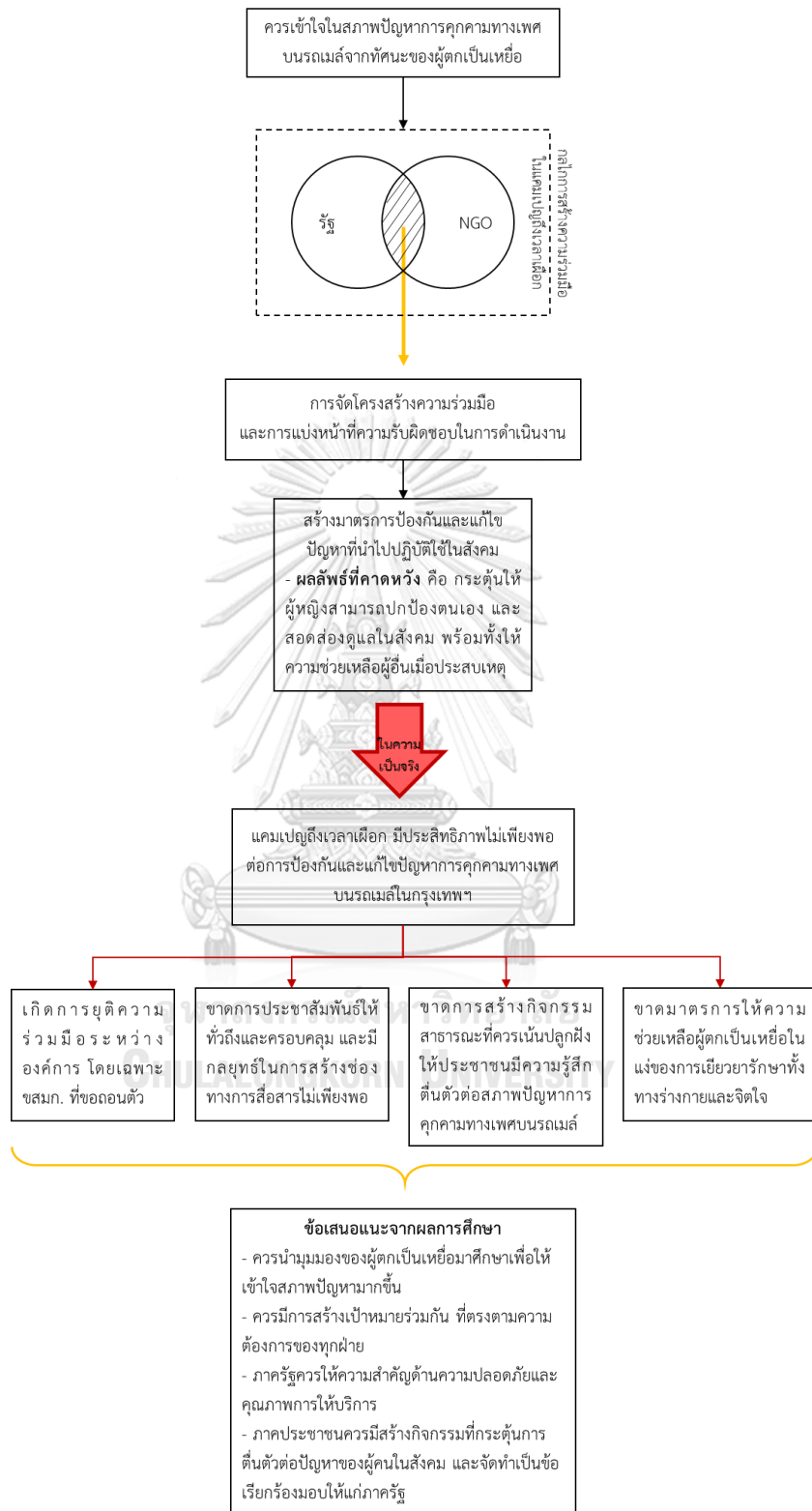
4. สรุปผลการศึกษา

วิทยานิพนธ์นี้ได้ข้อค้นพบที่สะท้อนถึงข้อมูลส่วนหนึ่งที่ปรากฏอยู่ในสังคมไทยเกี่ยวกับปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร ที่ชี้ให้เห็นว่าการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวขาดการนำมุมมอง หรือ ความเข้าใจในบริบทของผู้ตกเป็นเหยื่อเข้ามาพิจารณาเพื่อสร้างมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างตรงจุด ซึ่งสิ่งที่ควรต้องศึกษาให้เข้าใจอย่างถ่องแท้สำหรับในกรณีแคมเปญถึงเวลาเพื่อนั้นคือเสียงสะท้อนของผู้หญิงที่ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศที่ชี้ว่าพื้นที่สาธารณะอย่างรถโดยสารประจำทางที่เป็นจุดเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่ใช้สัญจรสามารถตกเป็นเหยื่อได้ตลอดเวลา ซึ่งการจะแก้ไขปัญหานี้ให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพอาจจะต้องขึ้นอยู่กับกลไกเครื่องมือที่ผลิตจากองค์การต่าง ๆ ที่มีความร่วมมือระหว่างกัน แต่ขึ้นอยู่กับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยให้เหมาะสมกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

นอกจากนี้การสร้างความร่วมมือระหว่างองค์การเพื่อที่จะขับเคลื่อนดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขดังกล่าวถือเป็นทิศทางที่ดี ที่ควรมีการเริ่มทำให้ทุกภาคส่วนที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการเข้าไปแก้ไขปัญหาอื่น ๆ ในสังคมไทย แต่สิ่งที่สะท้อนได้จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้คือ ก่อนที่จะสร้างความร่วมมือระหว่างองค์การนั้นต้องมั่นใจก่อนว่าทุกองค์การที่เข้าร่วมมีความรู้ความเข้าใจในสภาพปัญหาและมีการนำข้อมูลเชิงลึกของผู้ที่เคยตกเป็นเหยื่อมาศึกษาแล้วอย่างจริงจัง เพื่อให้การขับเคลื่อนการดำเนินงานนั้นสามารถขับเคลื่อนไปได้อย่างมีประสิทธิภาพให้มากที่สุด และผลลัพธ์ที่ได้ก็จะสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ หรือ เป้าประสงค์ที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งการขยายความร่วมมือระหว่างองค์การควรจะต้องมีการแลกเปลี่ยนเป้าประสงค์ของแต่ละองค์การให้รับรู้เท่ากันอย่างชัดเจน เพื่อนำไปสู่การกำหนดโครงสร้างและการแบ่งอำนาจหน้าที่ที่จะได้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับความพร้อมของแต่ละบริบทองค์การด้วย

อย่างไรก็ตามแคมเปญถึงเวลาเพื่อน เป็นโครงการที่กำเนิดขึ้นมาเพื่อสร้างความเปลี่ยนแปลงในสังคมไทย โดยการกระตุ้นความตระหนักของผู้หญิงในสังคมให้มีความตื่นตัวต่อปัญหาการคุกคามทางเพศที่มีอยู่ในปัจจุบัน ที่ต้องหันมารับบทบาทเป็นผู้ปกป้องและดูแลตัวเอง พร้อมทั้งคอยให้ความช่วยเหลือผู้อื่นที่กำลังประสบเหตุการณ์คุกคามทางเพศในขณะนั้น แต่ในความเป็นจริงแล้วเสียงสะท้อนจากผู้หญิงบางกลุ่มในสังคมไทยได้ชี้ให้เห็นว่าการสื่อสารประชาสัมพันธ์ก็เป็นอีกประการหนึ่งที่สร้างผลกระทบต่อแคมเปญนี้ยังไม่เป็นที่รับรู้แก่คนในสังคมไทยเท่าที่ควร ซึ่งควรมีการวางแผนกลยุทธ์และสร้างช่องทางการกระจายข่าวสารให้เป็นที่รับรู้มากกว่านี้ และควรสร้างกิจกรรมสาธารณะที่ช่วยกระตุ้นความตระหนักของผู้คนในสังคมไทยที่ให้ต้นตอให้กับปัญหาดังกล่าว เพราะนี่คือพื้นที่สาธารณะที่ทุกคนควรมีจุดร่วมในความคิดและความเข้าใจถึงสภาพปัญหาและผลกระทบของปัญหา ไม่ควรให้เป็นเพียงผู้หญิงเท่านั้นที่ต้องรับรู้และแบกรับภาระไว้เพียงผู้เดียว (ดังภาพที่ 28)

ภาพที่ 28 แผนผังสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ



ดังนั้น เสียงสะท้อนของผู้หญิงบางกลุ่มที่งานวิจัยนี้ได้ศึกษา จึงเป็นเครื่องย้ำเตือนให้องค์การภาครัฐที่มีความรับผิดชอบทั้งหมดเกี่ยวกับบรรลโดยสารประจำทาง ควรพิจารณาที่จะดำเนินการปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมนี้ให้มีคุณภาพและความปลอดภัยที่เหมาะสมอย่างจริงจัง ส่วนองค์การพัฒนาเอกชนที่ได้ดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ถือเป็นจุดเริ่มต้นแห่งความเปลี่ยนแปลงที่ดีที่ปรากฏในสังคมไทย ถึงแม้ว่าจะเป็นงานดำเนินงานด้านนี้ครั้งแรกจะมีความผิดพลาดเป็นอันต้องยุติแคมเปญ แต่อย่างไรก็ดีถือเป็นการเคลื่อนไหวทางสังคมที่องค์การพัฒนาเอกชน อย่างภาคีเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงต้องการมุ่งจะให้สังคมไทยมีสภาพแวดล้อมในพื้นที่สาธารณะที่มีความปลอดภัย และให้ผู้คนได้รับรู้ถึงผลกระทบของปัญหาการคุกคามทางเพศที่สังคมไทยควรเล็งเห็นเป็นปัญหาสำคัญ โดยทุกคนจำต้องให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกันเพื่อให้ปัญหานี้ได้หมดสิ้นไปจากสังคมไทยในอนาคต

5. ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่อง “ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในการป้องกันอาชญากรรม: ศึกษากรณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะจากการศึกษาและสำหรับการวิจัยครั้งต่อไปดังนี้

5.1 ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

1) องค์การพัฒนาเอกชน หากจำเป็นต้องมีการสร้างความร่วมมือระหว่างองค์การ ควรมีการศึกษาสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศในบริบทสังคมไทย พร้อมนำมุมมองของผู้ที่ตกเป็นเหยื่อมาศึกษาควบคู่ เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกัน และควรมีการเพิ่มช่องทางให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อ ในแง่ของการเยียวยารักษาสภาพจิตใจและทางร่างกายด้วย อีกทั้งควรมีระบบเสียงตามสายบนรถโดยสารประจำทางเพื่อประกาศข้อมูลการเข้าถึงช่องทางให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบเหตุด้วย

2) องค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน ควรมีการสร้างเป้าประสงค์ของความร่วมมือที่จะป้องกันและแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะให้ตรงกัน โดยควรลดแรงจูงใจของแต่ละองค์การและให้ความสำคัญกับมุมมองภาพรวมและความคาดหวังจากผลลัพธ์ที่จะสร้างความเปลี่ยนแปลงแก่สังคม และควรมีการสร้างความร่วมมือที่ตรงกับความต้องการของทุกฝ่าย เพื่อลดความขัดแย้งที่จะเป็นอุปสรรคและข้อจำกัดในการขับเคลื่อนการดำเนินงานความร่วมมือในอนาคต

3) องค์การภาครัฐ ควรมีการปฏิรูประบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทยเสียใหม่ โดยควรให้ความสำคัญด้านการพัฒนาคุณภาพและความปลอดภัยเพื่อรองรับปริมาณผู้ใช้บริการให้สอดคล้องกับ

การพัฒนาเพื่อกระตุ้นการลงทุนและสภาพเศรษฐกิจของประเทศ เพื่อเป็นการยับยั้งผู้ที่มีมั่งร่ำรวยอาศัยช่องโอกาสก่อเหตุในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งหากภาครัฐไม่เล็งเห็นความสำคัญในส่วนนี้ เมื่อเกิดเหตุการณ์ร้ายขึ้นในพื้นที่นี้ก็จะนำมาซึ่งผลกระทบต่อความศรัทธาของประชาชน โดยเฉพาะผู้โดยสารเพศหญิงที่มองว่าปัญหาการคุกคามทางเพศเป็นภัยอันตรายที่รุนแรง

4) ภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชน ควรมีการจัดสร้างกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะร่วมกัน เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่เปลี่ยนแปลงในสังคม โดยให้เป็นสิ่งที่จะกระตุ้นให้ประชาชนในสังคมที่ยังไม่เล็งเห็นถึงปัญหาได้เกิดความตระหนักและตื่นตัวต่อปัญหา รวมถึงควรนำผลจากการจัดกิจกรรมสาธารณะมาสร้างเป็นข้อเรียกร้องเชิงนโยบายต่อภาครัฐ เพื่อให้การดำเนินงานของภาครัฐสามารถรับรู้ความเป็นจริงของสภาพปัญหาได้อย่างชัดเจน

5.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

สำหรับการวิจัยครั้งต่อไป ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะให้ผู้ใดที่สนใจ ควรศึกษาโดยใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบเชิงปริมาณควบคู่กับเชิงคุณภาพ (Mixed Methods) เพื่อนำข้อมูลเชิงสถิติมาต่อยอดให้เข้าใจสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศที่ปรากฏบนรถโดยสารประจำทางนั้นมีปริมาณความถี่ หรือความชุกของอาชญากรรมประเภทนี้ในสังคมไทยมากน้อยเพียงใด และนำผลการสำรวจที่ได้มาอธิบายผ่านทัศนคติของประชาชนที่มีต่อสภาพปัญหาดังกล่าวให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น และควรศึกษาสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศจากทัศนะของผู้ตกเป็นเหยื่อที่เป็นเพศอื่น อย่างเช่น เพศชาย และเพศทางเลือก ซึ่งแม้ว่าเพศเหล่านี้จะเป็นกลุ่มเสี่ยงที่โอกาสตกเป็นเหยื่อน้อยกว่าเพศหญิง แต่เป็นประเด็นสำคัญที่ควรค่าแก่การศึกษาวิจัย เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีมุมมองและสะท้อนความเข้าใจในสภาพปัญหาดังกล่าวอย่างหลากหลาย ประกอบกับควรมีการศึกษาสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศในระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นด้วย เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถตุ๊กตุ๊ก และแท็กซี่ เป็นต้น นอกจากนี้ควรมีการศึกษาทัศนคติของผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ในกลไกการให้ความช่วยเหลือตามกระบวนการยุติธรรมของไทย และควรมีการศึกษาเปรียบเทียบเกี่ยวกับสภาวะการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศของเพศหญิงระหว่างของประเทศไทยกับต่างประเทศด้วย

บรรณานุกรม

ภาษาอังกฤษ

- Agranoff, Robert. "Inside Collaborative Networks: Ten Lessons for Public Managers." Public Administration Review 66 (December 2006): 26.
- Burgess, Mitsutoshi Horii and Adam. "Constructing Sexual Risk: 'Chikan', Collapsing Male Authority and the Emergence of Woman-Only Train Carriages in Japan." Health, Risk & Society (February 2012): 41-55.
- Chavanut Janekarn. "An Evaluation of Public-Private Partnerships in the Thai Criminal Justice." Doctoral Dissertation, University of Kent, 2014.
- Dunckel-Graglia, Amy. "The Gendered City: The Politics of Violence against Women in Mexico City's Public Transit System." Doctoral Dissertation, The Graduate School, Stony Brook University, 2014.
- . "'Pink Transportation' in Mexico City: Reclaiming Urban Space through Collective Action against Gender-Based Violence." Gender & Development (July 2013): 265-276.
- Farag, Abdel Rahman and Lamiaa. "Role of Non Governmental Organizations (Ngos) in Combating Sexual Harassment in Egypt." Master's Thesis, The American University in Cairo, 2015.
- Guerette, Auzeen Shariati and Rob T. "Situational Crime Prevention." pp. 5-7. Switzerland: Springer International Publishing, 2017.
- John M. Bryson, Barbara C. Crosby, and Melissa Middleton Stone. "The Design and Implementation of Cross-Sector Collaboration: Propositions from the Literature." Public Administration Review 66 (December 2006): 29, 49-51.
- Lank, Elizabeth. "Collaborative Advantage." pp. 7-9. New York: Palgrave Macmillan, 2006.
- Linden, Russ. "Learning to Manage Horizontally: The Promise and Challenge of Collaboration." Public Administration Review 85 (August 2003): 11.
- McGuire, Michael. "Collaborative Public Management: Assessing What We Know and How We Know It." Public Administration Review 66 (December 2006): 35-36.
- McGuire, Robert Agranoff and Michael. Collaborative Public Management: New

- Strategies for Local Governments. Washington, D.C.: Georgetown University Press, 2003.
- Mehrotra, Kalpana Viswanath and Surabhi Tandon. "'Shall We Go Out?' Women's Safety in Public Spaces in Delhi." Economic and Political Weekly (April 2007): 1542-1548.
- Nelien Haspels, Zaitun Mohamed Kasim, Constance Thomas and Deirdre McCann. Action against Sexual Harassment at Work in Asia and the Pacific. Bangkok: International Labour Office Publications, 2001.
- Neupane, Gita. "Sexual Harassment and Reproduction of Patriarchy in Public Space in Nepal." Doctoral Dissertation, The Graduate Division, University of Hawai'i at MĀNOA, 2017.
- Perry, Ann Marie Thomson and James Lewis. "Collaboration Processes: Inside the Black Box." Public Administrative Review 66 (December 2006): 20-23.
- Rosemary O'Leary, Catherine Gerard, and Lisa Blomgren Amsler. "Collaborative Public Management." International Public Management Journal (January 2007): 7.
- Salamon, Lester M. The Tools of Government: A Guide to the New Governance. New York: Oxford University Press, 2002.
- Smith, Martha J. "Addressing the Security Needs of Women Passengers on Public Transport." Security Journal 21 (2008): 117-133.
- Swailam, Injie. "The Role of Non-Governmental Organizations in Policy Making: The Case of Anti-Sexual Harassment Legislation in Egypt." Master's Thesis, The American University in Cairo, 2015.
- Tara, Shelly. "Private Space in Public Transport: Locating Gender in the Delhi Metro." Economic and Political Weekly (December 2011): 71-74.

ภาษาไทย

- จันทร์ธานี สงวนนาม. ทฤษฎีแนวปฏิบัติการบริหารสถานศึกษา. กรุงเทพมหานคร: บั๊ค พ้อยท์, 2545.
- จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย. จิตวิทยาสังคม. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553.
- . "ปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงไทย." รายงานการวิจัยของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, หน้า 1. กรุงเทพมหานคร: คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัย, 2544.

———. สังคมวิทยาอาชญากรรม. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

จุมพล หนีพพานิช. การวิเคราะห์นโยบาย: ขอบข่าย แนวคิด ทฤษฎี และกรณีตัวอย่าง. พิมพ์ครั้งที่ 3. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2549.

เจริญผล สุวรรณโชติ. ทฤษฎีการบริหาร. กรุงเทพมหานคร: อักษรไทย, 2544.

ชาย โพธิ์สิตา. ศาสตร์และศิลป์แห่งการวิจัยเชิงคุณภาพ. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: อมรินทร์พริ้นติ้ง, 2556.

ชูดาปณี ชีบายามา. "ประสบการณ์จากการถูกคุกคามทางเพศจากการทำงาน: กรณีศึกษา ลูกเรือของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)." วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาสตรีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

ดวงกมล จิตวิวัฒนา. "ลักษณะองค์ประกอบสภาพแวดล้อมกายภาพเพื่อการป้องกันอาชญากรรม: กรณีศึกษาย่านศูนย์การค้าปทุมวัน." วารสารวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร 17 (กันยายน 2543 – สิงหาคม 2544): 102-119.

ทิพย์วรรณ แซ่ปึง. "พฤติกรรมการคุกคามทางเพศในสถานที่ทำงาน: กรณีศึกษาพยาบาล โรงพยาบาลสุราษฎร์ธานี." วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาพัฒนามนุษย์และสังคม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, 2552.

ธีรพงษ์ บัวหล้า. "รูปแบบทางพฤติกรรมการคุกคามทางเพศในองค์การภาครัฐ." วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544.

ธีรภัทร แก้วจันทน์. "ความร่วมมือของเกษตรกรต่อการดำเนินการจัดรูปที่ดินในรูปแบบประชาอาสาของจังหวัดสิงห์บุรี." สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543.

ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์. การควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม หลักทฤษฎีและมาตรการ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: บริษัท สำนักพิมพ์บรรณกิจ 1991 จำกัด, 2545.

พรชัย ชันดี. ทฤษฎีอาชญาวิทยา หลักการ งานวิจัย และนโยบายประยุกต์. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรังสิต, 2558.

พรภณ พงษ์เพชร. "ความร่วมมือในการป้องกันปัญหาเสพติระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การภาคเอกชน ศึกษาเฉพาะศูนย์อำนวยการประสานงานป้องกันและแก้ไขปัญหาเสพติภาคเอกชน (ศอ.ปส.ย.)." วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาบริหารธุรกิจ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552.

พัชรีย์ มณีธรรมวงศ์. "อนุสัญญาว่าด้วยการขจัดการเลือกปฏิบัติต่อสตรีในทุกรูปแบบและความรุนแรงต่อสตรี: กรณีศึกษาการล่วงละเมิดทางเพศ." วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

- พิสิฐ เทพไกรวัล. "การพัฒนารูปแบบเครือข่ายความร่วมมือเพื่อคุณภาพการจัดการศึกษาในโรงเรียน
ประถมศึกษาขนาดเล็ก." วิทยานิพนธ์ปริญญาตรีบัณฑิต, มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2554.
- มุฮัมหมัดรอฟีอี มุซอม. "ภาพลักษณ์เหยื่ออาชญากรรมในโลกทัศน์ของหนังสือพิมพ์ไทย."
วารสารวิชาการ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ 11 (มกราคม – มิถุนายน 2558): 49-82.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ. องค์การและการจัดการ. กรุงเทพมหานคร: ธรรมสาร, 2545.
- สร้อยตระกูล อรรถมานะ. สาธิตการบริหารศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร:
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540.
- สิทธิโชค วรานุสันติกุล. จิตวิทยาสังคม: ทฤษฎีและการประยุกต์. กรุงเทพมหานคร: ซีเอ็ดยูเคชั่น, 2549.
- สุดสงวน สุธีสร. เหยื่ออาชญากรรม. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543.
- อรพินท์ สโพชชชัย. "กระบวนการยุติธรรมกับความรุนแรงที่เกิดแก่ผู้หญิง." ใน รายงานการสัมมนา
กระบวนการยุติธรรมกับความรุนแรงที่เกิดแก่ผู้หญิง, 17 กันยายน 2542 ณ สำนักงานอัยการ
สูงสุด, สมาคมบัณฑิตสตรีทางกฎหมาย และ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น, 2542.
- อารุญ เกตุสาคร และรณภูมิ สามัคคีคารมย์. "สถานการณ์การคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ
ในเขตกรุงเทพมหานคร." โครงการวิจัยของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ปทุมธานี: คณะ
สาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560.



ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



ผนวก ก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ชุดคำถามการสัมภาษณ์สำหรับประชากรในการวิจัยกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 ผู้ที่เกี่ยวข้องกับแคมเปญถึงเวลาเฟือก ทั้งขององค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน ดังนี้

1. ท่านคิดว่าปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางที่ยังคงปรากฏอยู่ในสังคมไทยปัจจุบัน ปรากฏขึ้นในรูปแบบพฤติกรรมอย่างไร
2. ในมุมมองขององค์การท่าน ท่านคิดว่าปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ปรากฏขึ้นจากสาเหตุปัจจัยใดบ้างในสังคมไทย และทำไมจึงเป็นเช่นนั้น
3. ด้วยพันธกิจ หรือ ภารกิจขององค์การท่าน มีอะไรบ้าง และคิดว่าควรมีบทบาทและหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง และ/หรือ โดยอ้อมในเรื่องเกี่ยวกับปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารสาธารณะในสังคมไทยอย่างไร
4. ท่านคิดว่าคำว่า “ความร่วมมือระหว่างองค์การ” ในมุมมองของท่านคืออะไร หรือ มีความหมายอย่างไร
5. ในมุมมองขององค์การท่าน แคมเปญถึงเวลาเฟือกคืออะไร และทำไมถึงมีความร่วมมือกับกลุ่มองค์กรภาครัฐ และ/หรือ องค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ในการจัดทำแคมเปญถึงเวลาเฟือก และคิดว่าเป็นการให้ความร่วมมือในลักษณะใด
6. ในขณะนั้นองค์การท่านมีการแบ่งความรับผิดชอบ หรือ หน้าที่ในความร่วมมือกับกลุ่มองค์กรภาครัฐ และ/หรือ องค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ในการดำเนินแคมเปญถึงเวลาเฟือกอย่างไร และมีแผนการดำเนินงานภายในองค์การของท่านอย่างไร
7. ในฐานะที่ท่านมีความร่วมมือกับกลุ่มองค์กรภาครัฐ และ/หรือ องค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ในการดำเนินงานแคมเปญถึงเวลาเฟือก ท่านคิดว่าจุดเด่นของแต่ละองค์กรที่ได้มาสร้างความร่วมมือต่อกันในขณะนั้นคืออะไร
8. จากการเข้าร่วมมือในแคมเปญถึงเวลาเฟือก ท่านคิดว่าอะไรคือ ปัญหาและอุปสรรค ที่องค์การท่านพบเจอจากการร่วมดำเนินงานแคมเปญนี้กับกลุ่มองค์กรภาครัฐ และ/หรือ องค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) (เช่น เป้าหมายขององค์การ งบประมาณ หรือ อื่นๆ เป็นต้น)
9. จากการเข้าร่วมมือในแคมเปญถึงเวลาเฟือกในขณะนั้น องค์การท่านมีแนวทางการป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในสังคมไทยอย่างไร (แนวทางการป้องกัน อาจจะหมายถึง เครื่องมือ หรือ ผลผลิตที่จะสามารถหยุดยั้งปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางที่เกิดจากแคมเปญถึงเวลาเฟือก)
10. ในขณะนั้นองค์การของท่านมีการติดตามและประเมินแนวทางการป้องกันจากแคมเปญถึงเวลาเฟือกที่นำไปปฏิบัติใช้ในสังคมอย่างไร และแนวทางป้องกันดังกล่าวสามารถช่วยป้องกันและลดปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในสังคมไทยได้มากน้อยเพียงใด และส่งผลกระทบต่อสังคมไทยอย่างไร

11. สำหรับแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ได้มีการกำหนดภารกิจด้านการให้ความช่วยเหลือผู้ตกเป็นเหยื่อ (Victim Support) หรือไม่ และ (ถ้ามี) มีกระบวนการขั้นตอนการดำเนินงานด้านนั้นอย่างไร

12. สำหรับการแก้ไข หรือ ป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในสังคมไทย ท่านคิดว่าเพราะเหตุใดจึงปรากฏการเลือกใช้วิธีการสร้างความร่วมมือระหว่างองค์กรขึ้นมาเพื่อดำเนินการจัดการปัญหานี้

13. พื้นที่สาธารณะอย่างรถโดยสารประจำทางในสังคมไทย องค์กรท่านคิดว่าควรมีการปรับปรุง และ/หรือ พัฒนาระดับสภาพแวดล้อมในพื้นที่ให้มีความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทุกเพศทุกวัยได้อย่างไร

14. ในมุมมองของท่านคิดว่าหน่วยงานใด ควรเข้ามามีบทบาทและหน้าที่หลักในการสร้างแนวทางป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในสังคมไทย และควรมีแนวทางการป้องกันอย่างไร

15. หากองค์กรอื่นต้องการสร้างความร่วมมือในลักษณะเช่นเดียวกันกับแคมเปญถึงเวลาเฟื่องเพื่อแก้ไขปัญหาสังคม ท่านคิดว่าจะให้คำแนะนำอย่างไร

ชุดคำถามการสัมภาษณ์สำหรับประชากรในการวิจัยกลุ่มที่ 3 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เป็นเพศหญิง ช่วงอายุ 18-35 ปี และเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศในขณะสัญจรบนเส้นทางการเดินทางในพื้นที่สังกัดเขตการเดินรถที่ 1 (เขตบางเขน) ดังนี้

1. ปัจจุบันท่านอายุเท่าไร
2. ปัจจุบันท่านประกอบอาชีพอะไร
3. ท่านใช้บริการรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) บ่อยแค่ไหน (กี่ครั้งต่อสัปดาห์)
4. ท่านใช้บริการรถโดยสารประจำทางสายอะไรบ่อยที่สุด
5. ท่านช่วยเล่าประสบการณ์ที่เคยประสบปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางว่าเกิดขึ้นได้อย่างไร
6. ท่านคิดว่าเพราะอะไร เพศหญิงจึงตกเป็นผู้ถูกคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางเป็นส่วนใหญ่
7. ท่านคิดว่าพฤติกรรมลักษณะใดที่ทำให้รู้สึกที่กำลังถูกคุกคามทางเพศในขณะที่กำลังใช้บริการรถโดยสารประจำทาง
8. ท่านคิดว่ารถโดยสารประจำทางมีความเหมาะสมในการเป็นพื้นที่เสี่ยงให้เกิดอาชญากรรมอย่างไร
9. ท่านคิดว่าสภาพแวดล้อมของรถโดยสารประจำทางลักษณะใดที่มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดคุกคามทางเพศ
10. ท่านคิดว่าจากฝั่งที่นั่งของรถโดยสารประจำทาง ในพื้นที่ส่วนไหนที่สร้างความรู้สึกปลอดภัยให้กับผู้หญิง และมีความรู้สึกปลอดภัยอย่างไร
11. หากท่านสามารถออกแบบฝั่งที่นั่งใหม่ของรถโดยสารประจำทางให้เหมาะกับการใช้จริงของทุกคนโดยเฉพาะผู้หญิง ท่านมีคิดว่าจะออกแบบอย่างไร
12. เมื่อท่านประสบปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ท่านมีวิธีการ หรือเทคนิคในการรอดพ้นจากสถานการณ์นั้นอย่างไร
13. สมมติว่าท่านกำลังตกอยู่ในสถานการณ์นั้น แล้วเกิดอาการตกใจกลัวมาก ท่านจะมีการแสดงท่าทีอย่างไร
14. หากท่านเลือกใช้วิธีการตะโกนเพื่อให้รอดพ้น ท่านมุ่งหวังอะไรจากการตะโกนเช่นนั้น
15. ท่านในฐานะเป็นเพศหญิง โดยปกติทั่วไปแล้วถ้ามีการตะโกนออกมาจะถูกสื่อสารเป็นคำพูดว่าอะไร
16. สมมติว่าการตะโกนของท่าน ไม่เป็นที่ได้รับความสนใจจากพนักงานและผู้โดยสารทุกคนบนรถโดยสารประจำทาง ท่านคิดว่าจะมีวิธีการ หรือ เทคนิคอื่นในการช่วยให้รอดพ้นสถานการณ์นั้นอย่างไร

17. สมมติว่าท่านเลือกใช้วิธีการต่อสู้คดีขึ้นเพื่อให้รอดพ้น ท่านคิดว่าสามารถกระทำได้หรือไม่ และต้องอยู่ในสภาพแวดล้อมอย่างไร
18. หากท่านต้องต่อสู้คดีขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ผู้กระทำการคุกคามทางเพศควรต้องมีรูปร่าง หรือ บุคลิกอย่างไร ที่ท่านจะสามารถต่อสู้คดีขึ้นได้อย่างเหมาะสม
19. หลังจากท่านเคยเผชิญสถานการณ์นั้น ในมุมมองการใช้บริการรถโดยสารประจำทางของท่าน ทั้งก่อนและหลังเจอสถานการณ์นั้น ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร
20. ท่านคิดว่าปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในสังคมไทย ควรจะมีแนวทางป้องกันอย่างไร และ/หรือ ตัวของท่านเองสามารถมีส่วนช่วยป้องกันได้อย่างไร รวมถึงท่านเชื่อมั่นในระบบการป้องกันที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือไม่ อย่างไร
21. ท่านคิดว่าการมีกล้องวงจรปิดบนรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 4 เครื่อง ที่ถูกติดตั้งบริเวณที่นั่งหน้ารถ หลังรถ และประตูทางขึ้น-ลง เพียงพอต่อการช่วยป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสาร-ประจำทางหรือไม่ อย่างไร
22. ถ้าหากกล้องวงจรปิดที่มีอยู่มีจำนวนไม่เพียงพอต่อการป้องกันปัญหาดังกล่าว ท่านคิดว่าบนรถ-โดยสารประจำทางควรมีกล้องวงจรปิดจำนวนทั้งหมด (ประมาณ) กี่เครื่อง เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการ และควรถูกติดตั้งในบริเวณไหนบ้างของพื้นที่ภายในตัวรถโดยสารประจำทาง รวมถึงกล้องวงจรปิดที่ใช้ควรมีรูปทรงอย่างไร
23. หากจำนวนของกล้องวงจรปิดที่มีอยู่ในปัจจุบันเพียงพอต่อการป้องกันปัญหาดังกล่าว ท่านคิดว่ากล้องวงจรปิดที่มีนั้น ถูกนำมาใช้งานในการป้องกันปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ อย่างไร
24. ท่านคิดว่าภาพที่แสดงผลจากการติดตั้งกล้องวงจรปิด ควรแสดงภาพออกมาในลักษณะใด และหน่วยงานใดควรเป็นผู้เฝ้าระวังการเกิดคุกคามทางเพศจากจอแสดงผลดังกล่าว
25. ท่านคิดว่าพนักงานเก็บค่าโดยสาร (กระเป๋ารถเมล์) สามารถให้การช่วยเหลือในการป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางได้อย่างไร
26. ท่านคิดว่าพนักงานเก็บค่าโดยสาร (กระเป๋ารถเมล์) ควรมีอุปกรณ์ หรือ เครื่องมือประจำตัวอะไร ที่สามารถส่งเสริมให้การป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
27. ท่านคิดว่าบทบาท และ/หรือ บุคลิกของพนักงานเก็บค่าโดยสาร (กระเป๋ารถเมล์) ควรมีลักษณะเป็นอย่างไร และถ้ามีเหตุการณ์การคุกคามทางเพศเกิดขึ้นบนรถโดยสารประจำทาง พนักงานเก็บค่าโดยสาร (กระเป๋ารถเมล์) ควรมีทำหน้าที่อย่างไร
28. ท่านคิดว่าปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถเมล์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับจิตสำนึกของแต่ละบุคคลหรือไม่ อย่างไร

29. สมมติถ้าท่านเป็นผู้ชายที่มีพฤติกรรมการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางเป็นประจำ ท่านคิดว่าควรจะมีจิตสำนึกในการหยุดพฤติกรรมดังกล่าวอย่างไร และมีการแสดงออกมาในลักษณะใด

30. สมมติถ้าท่านเป็นผู้ที่พบเจอผู้อื่นกำลังเผชิญสถานการณ์การคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางเป็นประจำ ท่านคิดว่าควรจะมีจิตสำนึกในการช่วยผู้ที่กำลังตกอยู่ในสถานการณ์ดังกล่าวอย่างไร และมีการแสดงออกมาในลักษณะใด

31. สมมติ ถ้าท่านเป็นผู้ที่กำลังเผชิญสถานการณ์การคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางเป็นประจำ ท่านคิดว่าควรจะมีจิตสำนึกในการรอดพ้นจากสถานการณ์ดังกล่าวอย่างไร และมีการแสดงออกมาในลักษณะใด

32. ท่านคิดว่าองค์การจากทุกภาคส่วน (ภาครัฐ/NGOs/ภาคประชาชน) ควรมีบทบาทในการป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางอย่างไร

33. สมมติท่านสามารถออกนโยบาย หรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ท่านคิดว่าจะกำหนดนโยบาย หรือ ออกกฎหมายในลักษณะอย่างไร

34. ท่านรู้จักแคมเปญถึงเวลาเฟื่องหรือไม่ (ในกรณีที่รู้จัก ผู้วิจัยจะเล่ารายละเอียดแคมเปญถึงเวลาเฟื่อง ให้ฟังก่อนเพื่อสร้างความเข้าใจ)

35. ท่านเคยเห็นภาพสตีกเกอร์ของโครงการถึงเวลาเฟื่องที่ติดบนรถโดยสารประจำทางหรือไม่ และจากภาพที่ท่านเห็นคิดว่าสร้างความตื่นตัวให้กับสังคมในประเด็นปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางอย่างไร

36. ถ้าท่านในฐานะผู้ที่ผ่านการใช้บริการรถโดยสารประจำทางเป็นประจำ จะมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประเด็นปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางให้แก่องค์การภาครัฐ องค์การพัฒนาเอกชน และภาคประชาชน อย่างไร



ผนวก ข

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

เอกสารตอบรับการตีพิมพ์บทความวิชาการและบทความวิจัย

ที่ ศธ ๖๒๑๑ /๒๕๖๕



กองบรรณาธิการวารสารการเมือง
การบริหาร และกฎหมาย
คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา ต.แสนสุข
อ.เมือง จ.ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๒๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

เรื่อง ตอบรับการตีพิมพ์บทความวิชาการและบทความวิจัย

เรียน นายวรภัทร พึ่งพงศ์

กองบรรณาธิการวารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย ได้ตอบรับตีพิมพ์บทความ
เรื่อง “ภัยร้ายในพื้นที่สาธารณะ: หนทางการแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศกับการตกเป็นเหยื่อของ
ผู้หญิงบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร” ของท่านแล้วในวารสารการเมือง การบริหาร และ
กฎหมาย คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ปีที่ ๑๑ ฉบับที่ ๓ (กันยายน-ธันวาคม ๒๕๖๒)
ISSN 1906-506X

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และจะได้จัดส่งวารสารที่ตีพิมพ์แล้วเสร็จให้ท่านต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ว่าที่เรอตรี ดร. เอกวิทย์ มณีธร)
คณบดีคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์
บรรณาธิการวารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย

กองบรรณาธิการวารสาร: โทรศัพท์ ๐๓๘-๑๐๒๓๖๙ ต่อ ๑๐๕

โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๓๔๗๕ ต่อ ๑๐๒

หมายเหตุ : กำหนดการตีพิมพ์อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม



ผนวก ค

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

เอกสารแจ้งผลผ่านการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคน



บันทึกข้อความ

ส่วนงาน คณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคน กลุ่มสหสถาบัน ชุดที่ 1 โทร.0-2218-3202
ที่ จว 130 /2562 วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562

เรื่อง แจ้งผลผ่านการพิจารณาจริยธรรมการวิจัย

เรียน คณบดีคณะรัฐศาสตร์

สิ่งที่ส่งมาด้วย เอกสารแจ้งผ่านการรับรองผลการพิจารณา

ตามที่นิสิต/บุคลากรในสังกัดของท่านได้เสนอโครงการวิจัยเพื่อขอรับการพิจารณาจริยธรรมการวิจัย จากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคน กลุ่มสหสถาบัน ชุดที่ 1 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย นั้น ในการนี้ กรรมการผู้ทบทวนหลักได้เห็นสมควรให้ผ่านการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยได้ ดังนี้

โครงการวิจัยที่ 015.1/62 เรื่อง ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน ในการป้องกันอาชญากรรม: ศึกษากรณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร (PUBLIC AND NON-GOVERNMENTAL ORGANIZATION COLLABORATION IN CRIME PREVENTION: A CASE STUDY OF SEXUAL HARASSMENT PREVENTION CAMPAIGN IN BANGKOK METROPOLITAN PUBLIC TRANSPORT) ของ นายวรภัทร พึ่งพงศ์ นิสิตระดับมหาบัณฑิต ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(ลายเซ็น)

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นันทรี ชัยชนวงศาโรจน์)

กรรมการและเลขานุการ

คณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคน
กลุ่มสหสถาบัน ชุดที่ 1 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



คณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคน กลุ่มสหสถาบัน ชุดที่ 1 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
254 อาคารจามจุรี 1 ชั้น 2 ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์/โทรสาร: 0-2218-3202 E-mail: eccu@chula.ac.th

COA No. 059/2562

ใบรับรองโครงการวิจัย

โครงการวิจัยที่ 015.1/62 : ความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชนในการป้องกัน
อาชญากรรม: ศึกษากรณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบน
ระบบขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ผู้วิจัยหลัก : นายวรภัทร พึ่งพงศ์

หน่วยงาน : คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคน กลุ่มสหสถาบัน ชุดที่ 1 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ได้พิจารณา โดยใช้หลัก ของ Belmont Report 1979, Declaration of Helsinki 2013, Council for
International Organizations of Medical Sciences (CIOM) 2016, มาตรฐานคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัย
ในคน (มคจค.) 2556, นโยบายแห่งชาติและแนวทางปฏิบัติการวิจัยในมนุษย์ 2558 อนุมัติให้ดำเนินการศึกษาวิจัย
เรื่องดังกล่าวได้

ลงนาม.....
(รองศาสตราจารย์ นายแพทย์ปรีดา ทิศนประดิษฐ์)
ประธาน

ลงนาม.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นันทรี ชัยชนะวงศาโรจน์)
กรรมการและเลขานุการ

วันที่รับรอง : 25 กุมภาพันธ์ 2562

วันหมดอายุ : 24 กุมภาพันธ์ 2563

เอกสารที่คณะกรรมการรับรอง

- 1) โครงการวิจัย
- 2) ข้อมูลสำหรับกลุ่มประชากรหรือผู้มีส่วนร่วมในการวิจัยและใบยินยอมของกลุ่มประชากรหรือผู้มีส่วนร่วมในการวิจัย
- 3) ผู้วิจัย เลขที่โครงการวิจัย..... 015.1/62
- 4) แนวคำถาม วันที่รับรอง..... 25 ก.พ. 2562

เงื่อนไข

1. ข้าพเจ้ารับทราบว่าเป็นกาที่โดยจริยธรรม หากดำเนินการเก็บข้อมูลการวิจัยก่อนได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยฯ
2. หากใบรับรองโครงการวิจัยหมดอายุ การดำเนินการวิจัยต้องยุติ เมื่อต้องการต่ออายุต้องขออนุมัติใหม่ล่วงหน้าไม่ต่ำกว่า 1 เดือน พร้อมส่งรายงานความก้าวหน้าการวิจัย
3. ต้องดำเนินการวิจัยตามที่ระบุไว้ในโครงการวิจัยอย่างเคร่งครัด
4. ใช้เอกสารข้อมูลสำหรับกลุ่มประชากรหรือผู้มีส่วนร่วมในการวิจัย ใบยินยอมของกลุ่มประชากรหรือผู้มีส่วนร่วมในการวิจัย และเอกสารเชิญเข้าร่วมวิจัย (ถ้ามี) เฉพาะที่ประทับตราคณะกรรมการเท่านั้น
5. หากเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ร้ายแรงในสถานที่เก็บข้อมูลที่ขออนุมัติจากคณะกรรมการ ต้องรายงานคณะกรรมการภายใน 5 วันทำการ
6. หากมีการเปลี่ยนแปลงการดำเนินการวิจัย ให้ส่งคณะกรรมการพิจารณารับรองก่อนดำเนินการ
7. โครงการวิจัยไม่เกิน 1 ปี ส่งแบบรายงานสิ้นสุดโครงการวิจัย (AF 03-12) และบทคัดย่อผลการวิจัยภายใน 30 วัน เมื่อโครงการวิจัยเสร็จสิ้น สำหรับโครงการวิจัยที่เป็นวิทยานิพนธ์ให้ส่งบทคัดย่อผลการวิจัย ภายใน 30 วัน เมื่อโครงการวิจัยเสร็จสิ้น

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นาย วรภัทร พึ่งพงศ์
วัน เดือน ปี เกิด	10 กรกฎาคม 2535
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
วุฒิการศึกษา	สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี หลักสูตรรัฐศาสตรบัณฑิต เกียรตินิยมอันดับ 2 สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ จากภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ในปีการศึกษา 2556 และศึกษาต่อระดับปริญญาโท หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาอาชญวิทยาและงานยุติธรรม ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2560

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY