

การขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฯ

เมื่อประมาณเกือบ 100 ปีที่ผ่านมาการขนส่งมวลชนของชาวกรุงเทพมหานครแทบไม่มีเทคโนโลยีทางการขนส่งที่ทันสมัย เมื่อเริ่มต้นปี พ.ศ. 2450 พระยาภิรมย์ภักดี (เลิศ เศรษฐบุตร) ได้นำรถเทียมม้ามาให้บริการคนเมืองหลวง ซึ่งเรียกว่า รถเมล์ หลังจากนั้นได้เปลี่ยนรูปแบบมาเป็นรถยนต์สามล้อถีบหรือฟอร์ด มีที่นั่งยาวเป็น 2 แถว และกิจการด้านการขนส่งด้วยรถเมล์นี้ได้รับความนิยมรุ่งเรืองเป็นลำดับและได้ขยายเส้นทางออกไปทั่วพื้นที่ของพระนครเมื่อปี พ.ศ. 2476 และได้มีการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของระบบรถเมล์เมื่อวันที่ 1 ต.ค. 2518 โดยรัฐบาลของ ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช ได้มีการรวมบริษัททั้งหมดที่ประกอบกิจการด้านการขนส่งด้วยรถเมล์ ซึ่งมีทั้งหมด 24 บริษัทของรัฐบาลอีก 2 แห่ง นำมาแปรรูปเป็นบริษัทรัฐวิสาหกิจเรียกว่า บริษัทมหานครขนส่งจำกัด เป็นกิจการสาธารณูปโภคด้านการบริการประชาชนโดยไม่หวังผลกำไรแต่อย่างใด

หลังจากแปรรูปเป็นรัฐวิสาหกิจได้ไม่นาน รัฐบาลได้ยกเลิกการดำเนินการดังกล่าว เหตุอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลใหม่และข้อจำกัดด้านกฎหมาย รัฐบาลจึงได้ออกพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเป็น “ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฯ ” เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2519 และได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2519 เป็นต้นมา โดยมีวัตถุประสงค์ให้มีการให้บริการรถโดยสารประจำทางให้บริการประชาชนในเขต 6 จังหวัดคือ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี นครปฐม ปทุมธานี สมุทรสาคร และสมุทรปราการ

นับตั้งแต่ได้ก่อตั้ง “ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฯ ” หรือเรียกย่อว่า “ ขสมก.” ซึ่งระยะเวลาก่อตั้งใกล้เคียงกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 (2520-2524) และได้มีพัฒนาการมากระทั่งถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (2540-2544) หรือคิดเป็นระยะเวลาประมาณ 25 ปี ขสมก. ได้จัดรถโดยสารประจำทางไว้ให้บริการประชาชนโดยแบ่งเป็น 3 ประเภทใหญ่ๆ ตามรายละเอียดในใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางว่าด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่ รถโดยสารประจำทางแบบธรรมดา รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศพิเศษ (ไมโครบัส) สำหรับภาพโดยรวมในแต่ละช่วงแผนพัฒนาฯ มีรายละเอียดพอสังเขปสรุปได้ดังตารางที่ 6 และภาพที่ 13 สำหรับโครงข่ายเส้นทางรถโดยสารประจำทางในแต่ละแผนพัฒนา ฯ แสดงดังภาพผนวกที่ ค1 ในภาคผนวก ค ซึ่งรายละเอียดข้อมูลการให้บริการรถโดยสารประจำทางแต่ละแผนพัฒนา ฯ แยกเป็นสายทางตามตารางผนวกที่ ค1-ค3 อยู่ในภาคผนวก ค และแฟ้มข้อมูลในรูปแบบ GIS ในแผ่น CD แนบที่ปกด้านหลัง สำหรับพัฒนาการของรถโดยสารประจำทางตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4-8 (2520-2544) สรุปได้ดังต่อไปนี้

แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 4 (2520-2524) เป็นแผนพัฒนา ฯ ฉบับแรกที่เริ่มมีระบบรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฯ หรือ ขสมก. ซึ่งเริ่มออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางว่าด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร โดยมีรถโดยสารประจำทางให้บริการทั้งสิ้น 177 สายทางและมีความถี่รวมทั้งวันเป็น 49,423 เที่ยวต่อวัน และมีระยะทางของโครงข่ายรวม 1,793 กิโลเมตร

แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 (2525-2529) มีการเพิ่มจำนวนเส้นทางการให้บริการเป็น 183 เส้นทาง จากเดิม 177 เส้นทาง มีความถี่การให้บริการรวมทั้งสิ้น 50,783 เที่ยวต่อวัน และมีระยะทางของโครงข่ายการให้บริการรวมทั้งสิ้น 1,821 กิโลเมตร สำหรับในช่วงแผนพัฒนา ฯ นี้ มีเส้นทางที่ไม่เหมาะสมและถูกยกเลิกในช่วงแผนพัฒนา ฯ นี้จำนวน 7 เส้นทางและหลังจากยกเลิกเส้นทางยังได้เพิ่มเส้นทางที่เห็นว่าเหมาะสมทดแทนเป็น 13 เส้นทาง มีรายละเอียดดังตารางที่ 7

แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 (2530-2534) มีการเพิ่มจำนวนเส้นทางการให้บริการเป็น 192 เส้นทาง จากเดิมแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 5 มีทั้งสิ้น 183 เส้นทาง มีความถี่การให้บริการรวมทั้งสิ้น 60,043 เที่ยวต่อวัน และมีระยะทางของโครงข่ายการให้บริการรวมทั้งสิ้น 1,821 กิโลเมตร สำหรับในช่วงแผนพัฒนา ฯ นี้ มีเส้นทางที่ไม่เหมาะสมและถูกยกเลิกในช่วงแผนพัฒนา ฯ นี้จำนวน 8 เส้นทางและหลังจากยกเลิกเส้นทางยังได้เพิ่มเส้นทางที่เห็นว่าเหมาะสมทดแทนเป็น 17 เส้นทาง มีรายละเอียดดังตารางที่ 7

แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 7 (2535-2539) มีจำนวนสายทางเพิ่มเป็น 232 เส้นทาง จากเดิมแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 มีทั้งสิ้น 192 เส้นทาง มีความถี่การให้บริการรวมทั้งสิ้น 75,251 เที่ยวต่อวัน และมีระยะทางของโครงข่ายการให้บริการรวมทั้งสิ้น 1,863 กิโลเมตร สำหรับในช่วงแผนพัฒนา ฯ นี้ มีเส้นทางที่ไม่เหมาะสมและถูกยกเลิกในช่วงแผนพัฒนา ฯ นี้จำนวน 1 เส้นทางและหลังจากยกเลิกเส้นทางยังได้เพิ่มเส้นทางที่เห็นว่าเหมาะสมทดแทนเป็น 41 เส้นทาง มีรายละเอียดดังตารางที่ 7

แผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 8 (2540-2544) มีจำนวนสายทางเพิ่มเป็น 261 เส้นทาง จากเดิมแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 7 มีทั้งสิ้น 232 เส้นทาง มีความถี่การให้บริการรวมทั้งสิ้น 73,031 เที่ยว ต่อวัน ซึ่งภาพโดยรวมความถี่ในการให้บริการลดลงจากแผนพัฒนา ฯ ที่ผ่านมาประมาณ 2,000 เที่ยวต่อวันอันเนื่องจากการปรับลดในบางเส้นทางเพื่อให้เหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสารและมีระยะทางของโครงข่ายการให้บริการรวมทั้งสิ้น 1,926 กิโลเมตร สำหรับในช่วงแผนพัฒนา ฯ นี้ มี เส้นทางที่ไม่เหมาะสมและถูกยกเลิกในช่วงแผนพัฒนา ฯ นี้จำนวน 2 เส้นทางและหลังจาก

ยกเลิกเส้นทางยังได้เพิ่มเส้นทางที่เห็นว่าเหมาะสมทดแทนเป็น 28 เส้นทาง มีรายละเอียดดังตารางที่ 7

ตารางที่ 6 ข้อมูลการให้บริการรถโดยสารประจำทางตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4-8 (2520-2544)

ประเภทรถโดยสารประจำทาง	รายการให้บริการ	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ				
		ฉบับที่ 4 (2520-2524)	ฉบับที่ 5 (2525-2529)	ฉบับที่ 6 (2530-2534)	ฉบับที่ 7 (2535-2539)	ฉบับที่ 8 (2540-2544)
รถโดยสารธรรมดา	สายทาง (สาย)	125	132	141	146	17
	ความถี่ (เที่ยว/วัน)	39,489	40,989	49,617	51,929	52,787
รถโดยสารปรับอากาศ	สายทาง (สาย)	52	51	51	51	51
	ความถี่ (เที่ยว/วัน)	9,934	9,794	10,426	10,676	10,566
รถโดยสารปรับอากาศพิเศษ(ปอ.พ.)	สายทาง (สาย)	-	-	-	35	35
	ความถี่ (เที่ยว/วัน)	-	-	-	12,646	9,678
สรุปรวม	สายทาง (สาย)	177	183	192	232	261
	การเพิ่ม/ช่วงแผนฯ (%)	-	3.39 ¹	4.92 ²	20.83 ³	12.50 ⁴
	ความถี่ (เที่ยว/วัน)	49,423	50,783	60,043	75,251	73,031
	การเพิ่ม/ช่วงแผนฯ (%)	-	2.75 ¹	18.23 ²	25.33 ³	-2.95 ⁴
	โครงข่าย (กม.)	1,793	1,821	1,821	1,863	1,926
	การเพิ่ม/ช่วงแผนฯ (%)	-	1.56 ¹	0.00 ²	2.31 ³	3.38 ⁴

ที่มา: คณะกรรมการการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

¹ แผนฯ 5 เทียบกับแผนฯ 4

² แผนฯ 6 เทียบกับแผนฯ 5

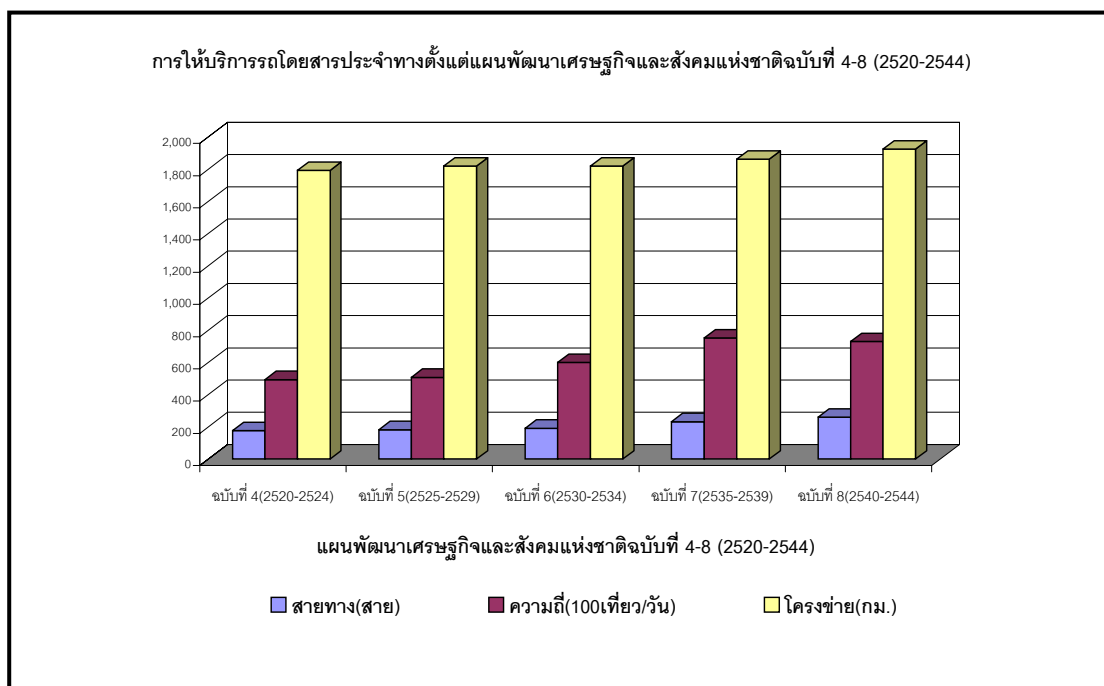
³ แผนฯ 7 เทียบกับแผนฯ 6

⁴ แผนฯ 8 เทียบกับแผนฯ 7

**ตารางที่ 7 จำนวนเส้นทางรถโดยสารประจำทางที่เปลี่ยนแปลงตั้งแต่แผนพัฒนาฯ
ฉบับที่ 4-8 (2520-2544)**

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ				
ฉบับที่ 4 (2520-2524)	ฉบับที่ 5 (2525-2529)	ฉบับที่ 6 (2530-2534)	ฉบับที่ 7 (2535-2539)	ฉบับที่ 8 (2540-2544)
-	-สาย41-หมู่บ้านเศรษฐกิจ-ลำจังข้า	-สาย31-ปทุมธานี-ท่าช้างวังหลวง	-สาย148-สถานีรถไฟบางซื่อ-สวนจตุรมิตร	-สาย128-สะพานกรุงธน-อำเภอบางใหญ่
-	-สาย78-สาทร-บางลำพู	-สาย55-รอบเมืองย่านมยุราสงคราม	+สาย151-แยกปิ่นเกล้า-ถนนพหลโยธินลาดกระบัง	-สาย153-สนามหลวง-แยกวัชรโยธิน
-	-สาย87-สวนจตุรมิตร-วังมัจฉา	-สาย65-วัดปากน้ำ-ท่าเตียน	+สาย152-แยกปิ่นเกล้า-สุขาภิบาล3-ถนนพหลโยธินลาดกระบัง	+สาย154-ถนนพหลโยธิน-วัดจตุรพักตรพิมาน-คลองเตย
-	-สาย94-มีนบุรี-สนามหลวง	-สาย68-บางปะกัก-บางลำพู	+สาย153-สนามหลวง-แยกวัชรโยธิน	+สาย155-สะพานพระราม7-สวนจตุรมิตร
-	-สาย118-พระประแดง-ราษฎร์บูรณะ	-สาย100-วัดม่วง-ตลาดโพธิ์	+สาย179-อยู่พระราม9-สะพานพระราม7	+สาย156-วงกลมศรียา2-ถนนพหลโยธิน
-	-สาย202-จตุจักร-สนามหลวง	-สาย119-ปากน้ำ-สามแยก	+สาย180-อยู่สาธิต-สุขุมวิท-รามคำแหง2	+สาย157-อ้อมใหญ่-พหลโยธิน-ถนนพหลโยธิน
-	-สายปอ.14-มีนบุรี-หัวลำโพง	-สาย121-สาทร-สะพานพระปิ่นเกล้า	+สาย185-คลองเตย-รังสิต	+สาย158-ธรรมศาสตร์(ศูนย์รังสิต)-สายเหนือ
-	+สาย104-ปากเกร็ด-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	-สาย130-ตลาดแยกปิ่นเกล้า-บ้านบัวขาว	+สาย ปอ.พ. 35 เส้นทาง	+สาย159-ถนนสายใต้-ถนนสายเหนือ
-	+สาย122-ห้วยขวาง-สถานีขนส่งสายเหนือ	+สาย101-วัดม่วง-ตลาดโพธิ์ทอง		+สาย160-บางกระปิ-วงเวียนใหญ่-บางลำพู
-	+สาย124-ศาลายา-สะพานอนุธรรมวินัย	+สาย123-ท่าราชวรดิษฐ์-ถนนพหลโยธิน		+สาย161-วัดเลาด-ถ.เจริญสุขุมวิท-บางลำพู
-	+สาย125-ศาลายา-สะพานกรุงธน	+สาย136-แยกวัชรโยธิน-ถนนพหลโยธิน		+สาย162-คลองเตย-นาข้าว-สะพานพระราม7-สุขุมวิท
-	+สาย127-สะพานอนุธรรมวินัย-บางบัวทอง	+สาย137-วงกลมรามคำแหง-ถนนพหลโยธิน		+สาย163-พระราม9-สะพานพหลโยธิน-พหลโยธินสาย4
-	+สาย128-สะพานกรุงธน-อำเภอบางใหญ่	+สาย138-สวนจตุจักร-พระประแดง		+สาย164-พหลโยธินสาย4-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
-	+สาย129-บางเขน-ลำโพง	+สาย139-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-รามคำแหง2		+สาย165-สนามหลวง-พหลโยธินสาย3
-	+สาย130-ตลาดแยกปิ่นเกล้า-บ้านบัวขาว	+สาย140-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-วัดเลาด		+สาย166-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-ปากเกร็ด
-	+สาย131-มีนบุรี-หนองจอก	+สาย141-จตุจักร-บางกระปิ		+สาย167-คลองสาม-ถนนพหลโยธิน
-	+สาย132-บางจาก-พระบางพลี	+สาย142-ถนนพหลโยธิน-สุขุมวิท		+สาย168-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-สวนสยาม
-	+สาย133-พระราม9-พระบางพลี	+สาย143-แยกปิ่นเกล้า-พระจอมเกล้าลาดกระบัง		+สาย169-วงกลมบางพูน-ถนนพหลโยธิน-วงเวียนใหญ่
-	+สาย134-ย่านเส้นคำพลโยธิน-บางบัวทอง	+สาย144-มีนบุรี-ถนนพหลโยธิน		+สาย170-อ้อมน้อย-สนามหลวง-สถานีขนส่งสายเหนือ
-	+สาย207-รามคำแหง1-รามคำแหง2	+สาย145-สวนจตุจักร-สุขุมวิท		+สาย171-ถนนพหลโยธิน-บ้านนาเกลือ
-		+สาย146-วงกลมบางแค-วงเวียนมอญ		+สาย172-บางพูน-ถนนพหลโยธิน-บ้านนาเกลือ
-		+สาย147-วงกลมดาวคะนอง-ถนนพหลโยธิน		+สาย173-บางพูน-ถนนพหลโยธิน
-		+สาย148-สถานีรถไฟบางซื่อ-สวนจตุรมิตร		+สาย174-แยกปิ่นเกล้า-พหลโยธินสาย4
-		+สาย149-สถานีรถไฟบางกอกน้อย-หัวลำโพง		+สาย175-ท่าอากาศยาน-พหลโยธิน
-		+สาย150-มหาวิทยาลัยรามคำแหง-ปากเกร็ด		+สาย176-พระราม9-วงเวียนพหลโยธิน
-				+สาย177-วงกลมบางบัวทอง-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
-				+สาย178-วงกลมเกษตร-พหลโยธิน
-				+สาย182-สถานีขนส่งสายเหนือ-ลาดพร้าว-รามคำแหง2
-				+สาย183-สถานีขนส่งสายเหนือ-อ้อมน้อย
-				+สาย184-สถานีขนส่งสายเหนือ-ปากน้ำ

หมายเหตุ : เครื่องหมาย“+”หรือ“-” คือเส้นทางที่เพิ่มขึ้นหรือยกเลิกตามลำดับ



ภาพที่ 13 พัฒนาการในการให้บริการด้าน สายทาง ความสำเร็จ และค่าใช้จ่ายของรถโดยสารประจำทาง ตั้งแต่ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4-8 (2520-2544)