

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และระเบียบวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยศึกษาการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

สำหรับการศึกษาในเชิงปริมาณ ได้กำหนดกลุ่มประชากร ประกอบด้วย 2 กลุ่มใหญ่ คือ ผู้ประกอบการภาครัฐ และกลุ่มผู้ใช้บริการภาคประชาชน ในส่วนกลุ่มผู้ใช้บริการ จำนวน 103 คน แต่จากการจัดเก็บแบบสอบถาม สามารถเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างได้ 96 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 93.20 ในการวิเคราะห์ข้อมูล ใช้สถิติพื้นฐาน ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการจำแนกหมวดหมู่ของข้อมูล ในส่วนของการศึกษาเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ตัวแทนผู้ประกอบการ จำนวน 5 ท่าน จากนั้นจึงนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์มาใช้ในการวิเคราะห์เพื่ออภิปรายผลการศึกษา ในที่นี้ขอเสนอผลการวิจัยออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

4.1 ข้อมูลของกลุ่มผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ

4.1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะ

4.1.3 ความพึงพอใจในการใช้บริการ

4.1.4 ความคิดเห็นในการจัดการขนส่งสาธารณะ

4.1.5 สภาพปัญหาของการใช้บริการขนส่งสาธารณะ

4.1.6 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาอื่นๆ ในการขนส่งสาธารณะ

4.1.7 ความพึงพอใจในการแก้ไขปัญหา

4.2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะภาครัฐและภาคเอกชน

4.2.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะ

4.2.2 วิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการพัฒนาระบบสาธารณะเมืองเชียงใหม่ (ข.ส.ช.ม.)

4.2.3 ปัญหาและแนวทางปรับปรุง ตลอดจนการขยายการให้บริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่

4.1 ข้อมูลของกลุ่มผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ

4.1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามข้อมูลทั่วไป

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ	96	100.0
ชาย	73	76.0
หญิง	23	24.0
อายุ	96	100.0
ต่ำกว่า 20 ปี	21	21.8
20-30 ปี	45	47.4
31-40 ปี	12	12.3
41-50 ปี	4	4.1
51 ปีขึ้นไป	5	5.0
ไม่ตอบ	9	9.4
ระดับการศึกษาสูงสุด	96	100.0
ประถมศึกษา	3	3.1
มัธยมศึกษา	29	30.2
อนุปริญญา	3	3.1
ปริญญาตรี	56	58.3
สูงกว่าปริญญาตรี	5	5.2
ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	96	100.0
ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	45	46.9
นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	23	24.0
อำเภออื่นๆ ในเขตจังหวัดเชียงใหม่	18	18.8
จังหวัดอื่น	9	9.4
ไม่ตอบ	1	1.0

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
อาชีพ	96	100.0
รัฐราชการ/รัฐวิสาหกิจ	12	12.5
เกษตรกร	4	4.2
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	5	5.2
รับจ้าง	5	5.2
นักเรียน นักศึกษา	63	65.6
อื่นๆ	7	7.4
รายได้ต่อเดือน	96	100.0
ต่ำกว่า 4,500 บาทต่อเดือน	27	28.2
4,501-10,000 บาทต่อเดือน	20	20.8
10,000 บาทขึ้นไปต่อเดือน	9	9.3
ไม่ตอบ	40	41.7
สมาชิกในครอบครัว	96	100.0
1-2 คน	8	8.3
3-4 คน	41	42.8
5-6 คน	21	21.9
7 คนขึ้นไป	6	6.2
ไม่ตอบ	20	20.8

ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนคร

เชียงใหม่, 2549.

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นชาย (ร้อยละ 76.0) รองลงมาคือ เป็นหญิง (ร้อยละ 24.0) ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20 – 30 ปี (ร้อยละ 47.4) รองลงมาคือ ต่ำกว่า 20 ปี (ร้อยละ 21.8) อายุระหว่าง 31- 40 ปี (ร้อยละ 12.3) ส่วนใหญ่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 58.3) รองลงมาคือ การศึกษาระดับมัธยมศึกษา (ร้อยละ 30.2) ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในเขต เทศบาลนครเชียงใหม่ (ร้อยละ 46.9) รองลงมาคือ อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ร้อยละ 24.0) และอำเภออื่นๆ ในเขตจังหวัดเชียงใหม่ (ร้อยละ 18.8) ส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษา (ร้อยละ 65.5) รองลงมาคือ รัฐราชการ/รัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 12.5) รายได้ต่อเดือน ต่ำกว่า

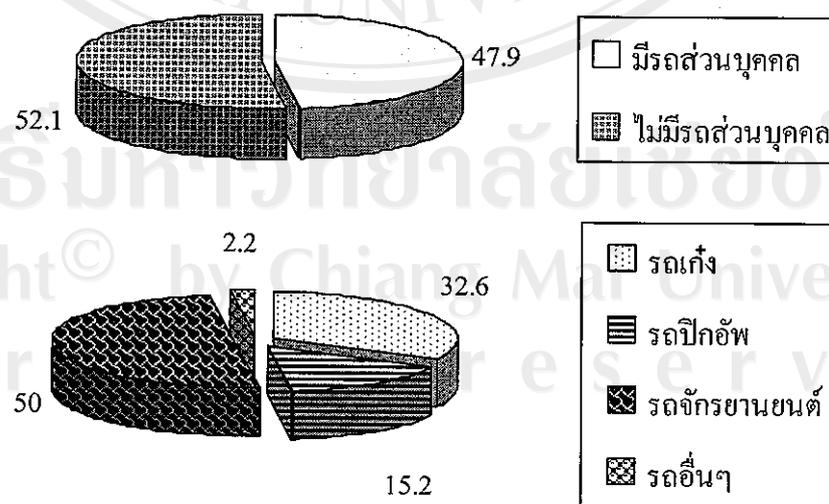
4,500 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 28.2) 4,501-10,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 20.8) และ 10,000 บาทขึ้นไปต่อเดือน (ร้อยละ 9.3) ส่วนใหญ่มีสมาชิกในครอบครัว 3-4 คน (ร้อยละ 42.8) รองลงมาคือ 5-6 คน (ร้อยละ 21.9)

4.1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะ

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามข้อมูลเกี่ยวกับการใช้พาหนะ

ข้อมูลการใช้พาหนะ	จำนวน	ร้อยละ
รถส่วนบุคคล	100	100.0
ผู้ที่มีรถส่วนบุคคล	46	47.9
ผู้ที่ไม่มียานส่วนบุคคล	50	52.1
ประเภทของรถที่ใช้	46	100.0
รถยนต์ส่วนบุคคล (รถเก๋ง)	15	32.6
รถยนต์ส่วนบุคคล (รถปิกอัพ)	7	15.2
รถจักรยานยนต์	23	50.0
รถอื่นๆ	1	2.2

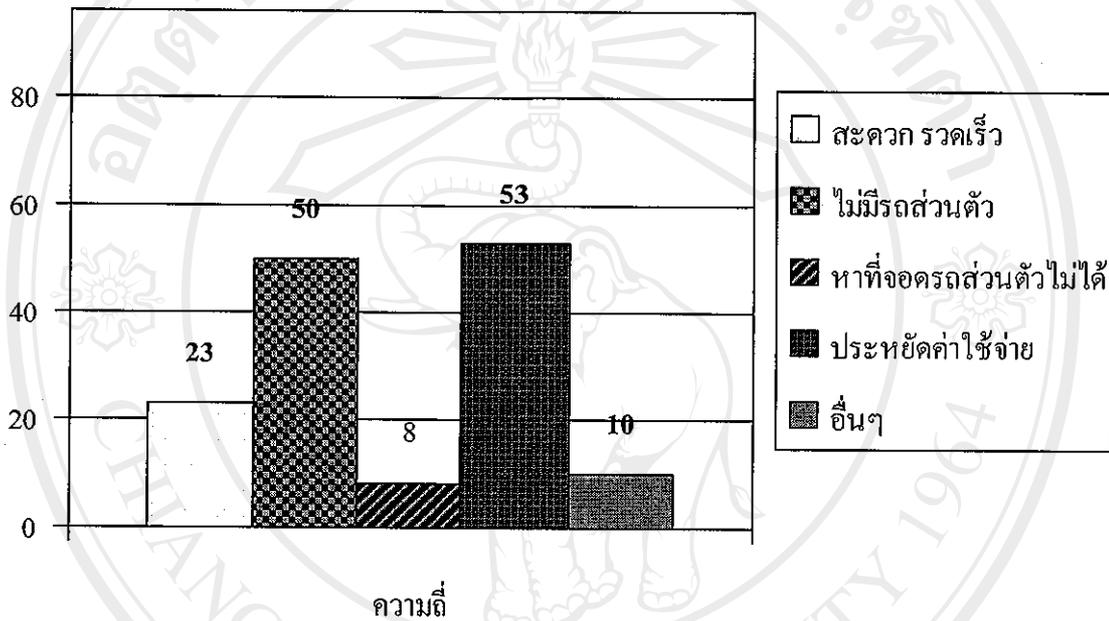
แผนภูมิที่ 4.1 แผนภูมิแสดงข้อมูลเกี่ยวกับการใช้พาหนะ



ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนคร เชียงใหม่, 2549.

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรถส่วนตัว (ร้อยละ 47.9) เป็นรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 50.0) รองลงมาคือรถยนต์ส่วนบุคคล (รถเก๋ง) (ร้อยละ 32.6) และรถยนต์ส่วนบุคคล (รถปิกอัพ) (ร้อยละ 15.2)

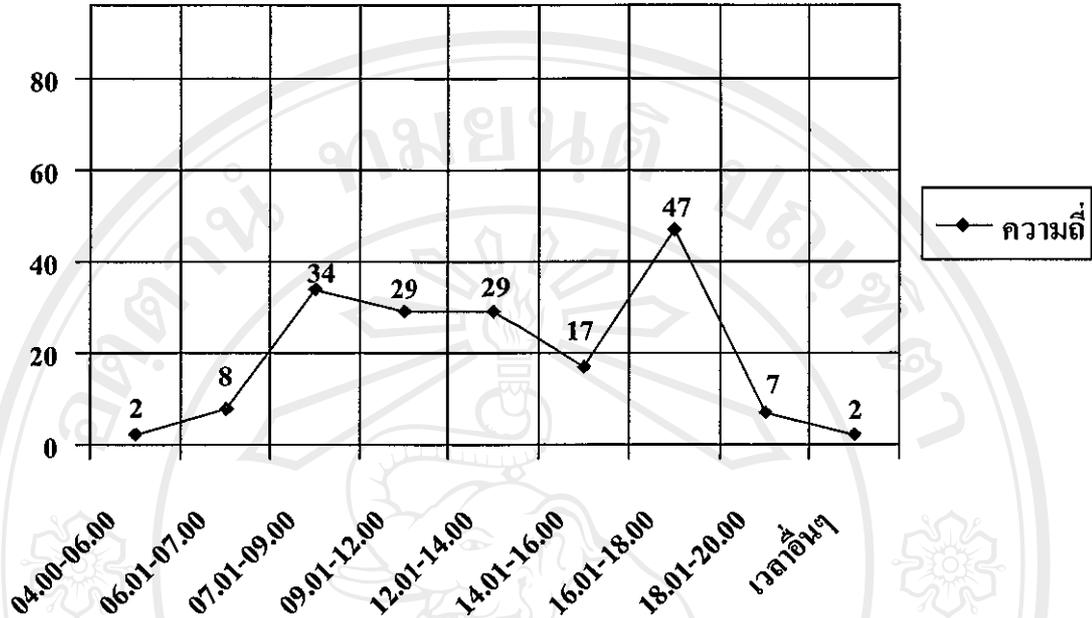
แผนภูมิที่ 4.2 แผนภูมิแสดงความถี่ของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเหตุผลในการใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ



ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่, 2549.

จากรูปแผนภูมิที่ 4.1 พบว่า เหตุผลในการใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ มีผู้เห็นว่าประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุด รองลงมาคือไม่มีรถส่วนตัว และเห็นว่ามีความสะดวก รวดเร็ว

แผนภูมิที่ 4.3 กราฟแสดงความถี่ของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามช่วงเวลาในการเดินทาง



ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนคร
เชียงใหม่, 2549

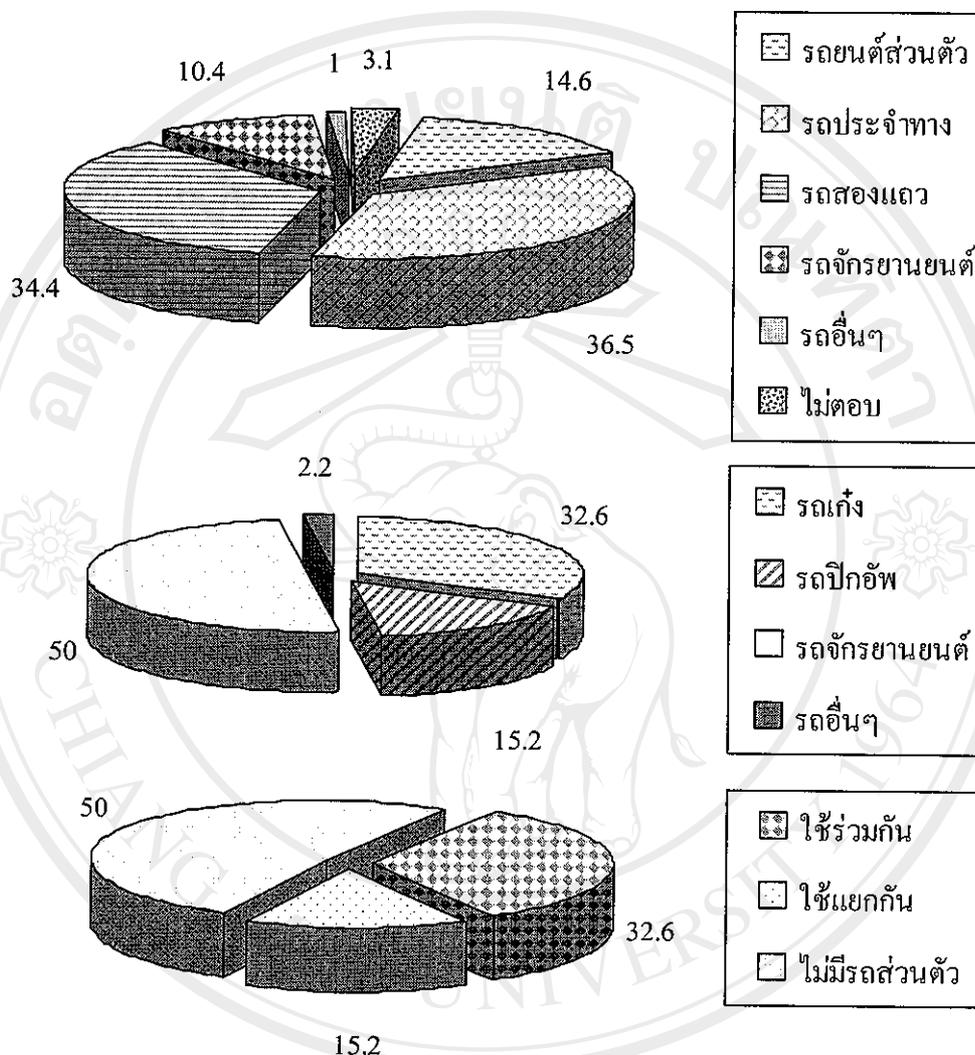
จากรูปกราฟเส้นที่ 4.2 พบว่า ช่วงเวลาที่มีผู้ใช้เดินทางมากที่สุด คือ ช่วงเวลา 16.01-
18.00 น. รองลงมาคือ 07.01 – 09.00 น. และ 09.01 – 12.00 เท่ากันกับในช่วงเวลา 12.01 – 14.00 น.

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามข้อมูลลักษณะการเดินทาง

ข้อมูลการใช้การเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ประเภทรถที่ใช้เดินทางในเขตเทศบาล	96	100.0
รถยนต์ส่วนตัว	14	14.6
รถประจำทาง (รถเมล์)	35	36.5
รถสองแถว (รถสี่ล้อแดง)	33	34.4
รถจักรยานยนต์	10	10.4
รถอื่นๆ	1	1.0
ไม่ตอบ	3	3.1
ลักษณะการใช้รถส่วนตัวในการเดินทาง	96	100.0
ใช้ร่วมกันเป็นส่วนใหญ่	31	32.3
ใช้แยกกันเป็นส่วนใหญ่	25	26.0
ไม่มีรถส่วนตัว	40	41.7
จำนวนเที่ยวที่ใช้รถโดยสารเดินทางในเขตเทศบาลฯ เฉลี่ย 1 สัปดาห์ (ไป-กลับ)	96	100.0
ไม่ถึง 1 ครั้งต่อสัปดาห์	11	11.5
1-2 ครั้งต่อสัปดาห์	17	17.7
3-4 ครั้งต่อสัปดาห์	10	10.4
5-6 ครั้งต่อสัปดาห์	19	19.8
7 ครั้งขึ้นไป	38	39.6
ไม่ตอบ	1	1.0

ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนคร
เชียงใหม่, 2549

แผนภูมิที่ 4.4 แผนภูมิแสดงข้อมูลการใช้การเดินทาง



ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนคร เชียงใหม่, 2549.

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีประเภทรถที่ใช้เดินทางในเขตเทศบาล เป็นรถประจำทาง (รถเมล์) (ร้อยละ 36.5) รองลงมาคือรถสองแถว (รถสี่ล้อแดง) (ร้อยละ 34.4) ลักษณะการใช้รถส่วนตัวในการเดินทาง ใช้ร่วมกันเป็นส่วนใหญ่ (ร้อยละ 32.3) รองลงมาคือใช้แยกกันเป็นส่วนใหญ่ (ร้อยละ 26.0) จำนวนเที่ยวที่ใช้รถโดยสารเดินทางในเขตเทศบาลฯ เฉลี่ย 1 สัปดาห์ (ไป-กลับ) 7 ครั้งขึ้นไป (ร้อยละ 39.6) รองลงมาคือ 5-6 ครั้งต่อสัปดาห์ (ร้อยละ 19.8) และ 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์ (ร้อยละ 17.7)

4.1.3 ความพึงพอใจในการใช้บริการ

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในด้านการบริการขนส่งของระบบขนส่งสาธารณะ โดยภาพรวม

ลำดับ	ความพึงพอใจโดยรวมต่อบริการขนส่งสาธารณะ	ระดับการประเมิน		
		\bar{X}	S.D.	ระดับ
1	ความต้องการในการใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะ	4.10	0.88	มาก
2	การให้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะ ในเขตเมือง เชียงใหม่ ทางราชการควรเข้าไปควบคุมดูแล	3.82	0.97	มาก
3	การให้บริการของระบบการขนส่งสาธารณะ	3.57	0.91	มาก
4	ค่านิยมที่ประชาชนมีรถส่วนบุคคล (รถยนต์ รถจักรยานยนต์) ขึ้นอยู่กับความสามารถที่จะหามาได้ มากกว่าขึ้นอยู่กับระบบการขนส่งสาธารณะ	3.53	1.01	มาก
5	การให้บริการของระบบการขนส่งสาธารณะอยู่ในความนิยมของประชาชน	3.48	0.92	มาก
6	ระบบการขนส่งสาธารณะให้บริการอย่างทั่วถึง	2.91	1.06	ปานกลาง
	รวม	3.57	0.50	มาก

ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนคร เชียงใหม่, 2549

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ด้านความพึงพอใจต่อการบริการขนส่งของระบบขนส่งสาธารณะ โดยภาพรวม มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ยรวม = 3.57) ซึ่งเมื่อพิจารณาโดยรายละเอียด พบว่า มีความต้องการในการใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะ ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 4.10) รองลงมาคือ การให้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ ทางราชการเข้าไปควบคุมดูแล (ค่าเฉลี่ย = 3.82) และมีความพึงพอใจในการให้บริการของระบบการขนส่งสาธารณะ (ค่าเฉลี่ย = 3.57) แต่มีความเห็นว่า ระบบการขนส่งสาธารณะให้บริการอย่างทั่วถึง ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 2.91)

ตารางที่ 4.5 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในด้านการบริการขนส่งของ รถเมล์ และรถสี่ล้อแดง

ลำดับ	ความต้องการและความพึงพอใจต่อบริการรถโดยสาร	รถเมล์			รถสี่ล้อแดง		
		\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
1	ความต้องการในการใช้บริการ	4.10	0.98	มาก	3.05	1.22	ปานกลาง
2	ความพึงพอใจในบริการ	3.83	1.01	มาก	2.50	1.11	น้อย
3	ทางราชการเข้าไปควบคุมดูแลการบริการ	3.48	1.01	มาก	2.72	1.25	ปานกลาง
4	การบริการทั่วถึง	2.60	0.98	น้อย	3.52	1.08	มาก
5	การบริการอยู่ในความนิยมของประชาชน	3.26	1.05	ปานกลาง	3.47	1.01	มาก
	รวม	3.45	0.66	มาก	3.06	0.74	ปานกลาง

ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนคร เชียงใหม่, 2549.

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ด้านการบริการขนส่งของรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) และรถสี่ล้อแดง เมื่อเปรียบเทียบโดยรวมแล้ว การบริการขนส่งของรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ยรวม = 3.45) ส่วนรถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยรวม = 3.06) ซึ่งเมื่อพิจารณาโดยรายละเอียด พบว่า ความต้องการในการใช้บริการรถเมล์ มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 4.10) รถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 3.05) ความพึงพอใจในบริการรถเมล์ มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.83) รถสี่ล้อแดง มีระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย = 2.50) ทางราชการเข้าไปควบคุมดูแลการบริการรถเมล์ มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.48) รถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 2.72) แต่การบริการทั่วถึง รถสี่ล้อแดง มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.52) รถเมล์ มีระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย = 3.06) และการบริการที่อยู่ในความนิยมของประชาชน รถสี่ล้อแดง มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.47) ส่วนรถเมล์ มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 3.26)

4.1.4 ความคิดเห็นในการจัดการขนส่งสาธารณะ

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในด้านการบริการขนส่งของ รถเมล์

ลำดับ	ความพึงพอใจต่อบริการขนส่ง (รถเมล์)	ระดับการประเมิน		
		\bar{X}	S.D.	ระดับ
1	พนักงานขับรถประจำทาง พนักงานเก็บค่าโดยสาร นายตรวจ ส่วนใหญ่มีกิจกรรมรยาท ดี	4.01	0.81	มาก
2	รถประจำทางในเขตเมืองเชียงใหม่ โดยทั่วไปมีสภาพดี	3.94	0.87	มาก
3	พนักงานขับรถประจำทางปฏิบัติตามกฎจราจร	3.89	0.89	มาก
4	การใช้บริการรถประจำทางในเขตเมืองเชียงใหม่ มีความ ปลอดภัย	3.86	0.85	มาก
5	การกำหนดป้ายให้รถประจำทางจอดรับ – ส่ง ผู้โดยสาร ปัจจุบันเหมาะสมแล้ว	2.94	1.09	ปานกลาง
6	รถประจำทางที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่มีจำนวน พอเพียง	2.72	1.18	ปานกลาง
	รวม	3.57	0.64	มาก

ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนคร
เชียงใหม่, 2549.

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ด้านการบริการขนส่งของ รถเมล์ โดยภาพรวม มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ยรวม = 3.57) ซึ่งเมื่อพิจารณาโดยรายละเอียด พบว่า พนักงานขับรถประจำทาง พนักงานเก็บค่าโดยสาร นายตรวจ ส่วนใหญ่มีกิจกรรมรยาท ดี ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 4.01) รองลงมาคือรถประจำทางในเขตเมืองเชียงใหม่ โดยทั่วไปมีสภาพดี (ค่าเฉลี่ย = 3.94) พนักงานขับรถประจำทางปฏิบัติตามกฎจราจร (ค่าเฉลี่ย = 3.89) การใช้บริการรถประจำทางในเขตเมืองเชียงใหม่ มีความปลอดภัย (ค่าเฉลี่ย = 3.86) แต่มีความเห็นว่า การกำหนดป้ายให้รถประจำทางจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสารปัจจุบันเหมาะสมแล้วในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 2.94) และรถประจำทางที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่มีจำนวนพอเพียง (ค่าเฉลี่ย = 2.72)

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในด้านการบริการขนส่งของรถสี่ล้อแดง

ลำดับ	ความพึงพอใจต่อบริการขนส่ง (รถสี่ล้อแดง)	ระดับการประเมิน		
		\bar{X}	S.D.	ระดับ
1	รถสี่ล้อแดง ที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ มีจำนวนเพียงพอ	4.22	0.84	มากที่สุด
2	การใช้บริการรถสี่ล้อแดงมีความสะดวกรวดเร็ว	3.48	0.95	มาก
3	รถสี่ล้อแดงที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ ส่วนใหญ่มีสภาพดี	2.78	0.91	ปานกลาง
4	การใช้บริการรถสี่ล้อแดง มีความปลอดภัย	2.74	0.84	ปานกลาง
5	พนักงานขับรถสี่ล้อแดงปฏิบัติตามกฎจราจร	2.56	1.04	น้อย
6	พนักงานขับรถสี่ล้อแดง ส่วนใหญ่มีกิริยามารยาทดี	2.44	0.91	น้อย
7	ผู้ขับรถสี่ล้อแดงที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ ส่วนใหญ่แต่งกายเรียบร้อย	2.41	0.88	น้อย
8	การใช้บริการรถสี่ล้อแดงที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ มีราคาเที่ยงธรรมเหมาะสม	1.99	0.91	น้อย
	รวม	2.82	0.59	ปานกลาง

ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่, 2549.

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ด้านการบริการขนส่งของรถสี่ล้อแดง โดยภาพรวม มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ยรวม = 3.57) ซึ่งเมื่อพิจารณาโดยรายละเอียด พบว่า รถสี่ล้อแดง ที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ มีจำนวนเพียงพอ ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย = 4.22) การใช้บริการรถสี่ล้อแดงมีความสะดวกรวดเร็ว ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.43) รถสี่ล้อแดงที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ ส่วนใหญ่มีสภาพดี ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 2.78) รองลงมาคือ การใช้บริการรถสี่ล้อแดง มีความปลอดภัย (ค่าเฉลี่ย = 2.74) แต่มีความเห็นว่า พนักงานขับรถสี่ล้อแดงปฏิบัติตามกฎจราจร ในระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย = 2.56) รองลงมาคือ พนักงานขับรถสี่ล้อแดง ส่วนใหญ่มีกิริยามารยาทดี (ค่าเฉลี่ย = 2.44) ผู้ขับรถสี่ล้อแดงที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ ส่วนใหญ่แต่งกายเรียบร้อย (ค่าเฉลี่ย = 2.41) และการใช้บริการรถสี่ล้อแดงที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ มีราคาเที่ยงธรรมเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย = 1.99)

4.1.5 สภาพปัญหาของการใช้บริการขนส่งสาธารณะ

ตารางที่ 4.8 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในด้านสภาพปัญหาที่เป็นผลมาจาก การจัดการขนส่งสาธารณะระหว่างรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) และรถสี่ล้อแดง

ลำดับ	ความพึงพอใจต่อการจัดการ ขนส่งสาธารณะ	รถเมล์			รถสี่ล้อแดง		
		\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
1	ประหยัดค่าใช้จ่าย	4.10	0.99	มาก	2.44	0.98	น้อย
2	ความปลอดภัยของชีวิตและ ทรัพย์สิน	3.81	0.82	มาก	2.73	0.86	น้อย
3	ความสะดวกรวดเร็ว	3.08	1.10	ปานกลาง	3.68	0.83	มาก
4	ค่าโดยสารมีราคาแพง	2.54	1.15	น้อย	4.04	0.94	มาก
5	ทำให้การจราจรติดขัด	2.32	0.93	น้อย	3.78	0.96	มาก
6	ก่อให้เกิดมลภาวะทางเสียงและ อากาศ	2.26	0.83	น้อย	3.81	0.91	มาก
7	มีอุบัติเหตุเกี่ยวกับการเดินทาง	2.05	0.83	น้อย	3.17	0.96	ปานกลาง
	รวม	2.87	0.40	ปานกลาง	3.38	0.39	ปานกลาง

ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนคร
เชียงใหม่, 2549.

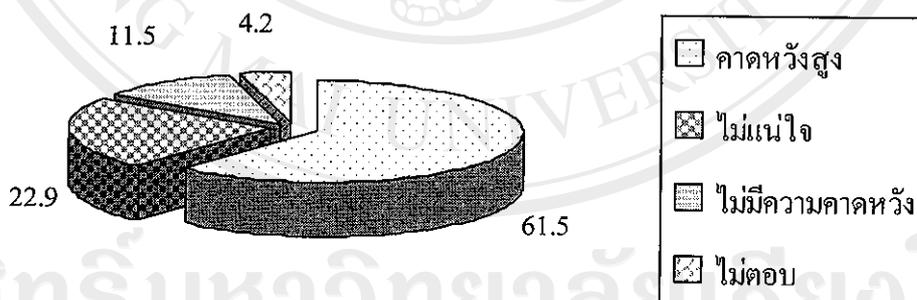
จากตารางที่ 4.8 พบว่า ด้านสภาพปัญหาที่เป็นผลมาจากการจัดการขนส่งสาธารณะ
ระหว่างรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) และรถสี่ล้อแดง เมื่อเปรียบเทียบโดยรวมแล้ว สภาพปัญหา
ที่เป็นผลมาจากการจัดการขนส่งสาธารณะ (รถเมล์) มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยรวม = 2.87) ส่วนรถ
สี่ล้อแดงมีระดับปานกลางเช่นกัน แต่มีค่าเฉลี่ยน้อยกว่า (ค่าเฉลี่ยรวม = 3.38) ซึ่งเมื่อพิจารณาโดย
รายละเอียด พบว่า ประหยัดค่าใช้จ่าย รถเมล์ มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 4.10) รถสี่ล้อแดง มีระดับน้อย
(ค่าเฉลี่ย = 2.44) ความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน รถเมล์ มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.81) รถสี่ล้อ
แดง มีระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย = 2.73) แต่ความสะดวกรวดเร็ว รถสี่ล้อแดง มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.68)
รถเมล์ มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 3.08) ค่าโดยสารมีราคาแพง รถสี่ล้อแดง มีระดับมาก
(ค่าเฉลี่ย = 4.04) รถเมล์ มีระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย = 2.54) การทำให้การจราจรติดขัด รถสี่ล้อแดง มี
ระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.78) ส่วนรถเมล์ มีระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย = 2.32) ก่อให้เกิดมลภาวะทางเสียง
และอากาศ รถสี่ล้อแดง มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.81) ส่วนรถเมล์ มีระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย = 2.26) และ

มีอุบัติเหตุเกี่ยวกับการเดินทาง รถสีล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =3.38) ส่วนรถเมล์ มีระดับน้อย(ค่าเฉลี่ย =2.05)

ตารางที่ 4.9 จำนวนและร้อยละของความคาดหวังในการแก้ไขปัญหามขนส่งสาธารณะ

ความคิดเห็น	ความคาดหวังต่อทางราชการและหรือภาคเอกชนในการร่วมพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะ เพื่อแก้ปัญหามขนส่งสาธารณะ	
	จำนวน	ร้อยละ
คาดหวังสูง	59	61.5
ไม่แน่ใจ	22	22.9
ไม่มีความคาดหวัง	11	11.5
ไม่ตอบ	4	4.2
รวม	96	100.0

แผนภูมิที่ 4.5 แผนภูมิแสดงความคาดหวังในการแก้ไขปัญหามขนส่งสาธารณะ



ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนคร
เชียงใหม่, 2549.

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ความคาดหวังต่อทางราชการและหรือภาคเอกชนในการร่วมพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะ เพื่อแก้ปัญหาเหล่านี้ ส่วนใหญ่มีความคาดหวังสูง (ร้อยละ 61.5) รองลงมาคือ ไม่แน่ใจ (ร้อยละ 22.9) และไม่มีความคาดหวัง (ร้อยละ 11.5)

4.1.6 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาอื่นๆ ในการขนส่งสาธารณะ

ตารางที่ 4.10 จำนวนของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาอื่นๆ ในการขนส่งสาธารณะ

ความคิดเห็น	จำนวนความคิดเห็น
ปัญหาเกี่ยวกับกิริยามารยาท (รถสีล้อแดง)	23
ปัญหาเกี่ยวกับเส้นทางการเดินทาง (รถเมล์)	18
ปัญหาเกี่ยวกับราคาค่าโดยสาร (รถสีล้อแดง)	17
ปัญหาเกี่ยวกับจำนวนรถ (รถเมล์)	15
ปัญหาเกี่ยวกับการบริการ (รถเมล์)	12
ปัญหาเกี่ยวกับเวลา (รถเมล์)	11
ปัญหาเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ (รถเมล์)	9
ปัญหาเกี่ยวกับสภาพรถ (รถสีล้อแดง)	3
รวม	108

ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนคร เชียงใหม่, 2549.

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาอื่นๆ ในการขนส่งสาธารณะ ปัญหาเกี่ยวกับกิริยามารยาท มีความคิดเห็นมากที่สุด รองลงมาคือ ปัญหาเกี่ยวกับเส้นทางการเดินทาง ราคาค่าโดยสาร จำนวนรถ การบริการ เวลา การประชาสัมพันธ์ และสภาพรถ โดยมีข้อคิดเห็น ดังนี้

ในด้านกิริยามารยาท พบปัญหาเกี่ยวกับการขับรถเร็วบนถนนแคบหรือในเขตชุมชน ขับรถไม่เคารพกฎจราจร โดยเฉพาะพนักงานรถสีล้อแดงบางคนขับรถไม่สุภาพ ไม่ปลอดภัย พนักงานขับรถเมล์บางสาย ขับกระชากกระตุก มีการแย่งผู้ใช้บริการจนทำให้การจราจรติดขัด รถสีล้อแดงมักจอดไม่เป็นที่ รถบางคันไม่ยอมรับผู้โดยสารและส่งไม่ตรงเวลา ไม่ทำตามกฎจราจร เมื่อผู้โดยสาร โบกให้จอดก็จอดทันที บางครั้งทำให้การจราจรติดขัดและเกิดอุบัติเหตุ ควรจัดระเบียบการจอดของรถในเขตเมืองให้เป็นระเบียบ ควรจัดอบรมพนักงานขับรถรถสีล้อแดงในเรื่อง กฎจราจร การให้บริการ และเพิ่มทักษะการใช้ภาษาต่างประเทศเพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยว ส่วนพนักงานเก็บตั๋วโดยสารรถเมล์ มีปัญหาเกี่ยวกับการพุดจา เนื่องจากบางคนมีมารยาทไม่ดี พุดจาไม่ไพเราะ แสดงอาการไม่สุภาพ ก้าวร้าว ควรจัดการอบรมในเรื่องมารยาทในการให้บริการ

ในด้านเส้นทางการเดินทาง พบว่า รถเมล์ไปเปลี่ยนที่การเคหะฯ เสียเวลาไปมาก ทำให้การเดินทางล่าช้า การจัดเส้นทางบางเส้นทางวนไปวนมา เช่น สาย 6 วนขวา เส้นทางรถไม่

ครอบคลุมพื้นที่สำคัญหลายพื้นที่ เช่น กาดหลวง สาย 2 ผ่านไปตลาดหลวงผ่านข้างเผือกจะมีคนขึ้นมาก ส่วนสายที่มีคนโดยสารน้อย เพราะไม่ตรงกับเส้นทางที่ผ่านสถานที่สำคัญ ควรมีเส้นทางรุดรอบเหมือนรถสาย 10 รถเมล์ไม่ค่อยวิ่งตามเส้นทางที่มีผู้ใช้บริการ และผ่านสถานที่ทำงาน จึงมีผู้ใช้บริการน้อยกว่ารถสี่ล้อแดง ควรเพิ่มเส้นทางจำนวนรถและเที่ยวการเดินทางและขยายพื้นที่บริการให้ทั่วถึง ควรขยายเส้นทางออกไปทางสายถนนเชียงใหม่-ลำพูน เพราะมีผู้โดยสารต้องการใช้จำนวนมาก ทางแถบนั้นมากถ้าพึ่งสี่ล้อสีฟ้าไม่พอกับความต้องการ เส้นทางรถเมล์ไม่ค่อยทั่วถึงในบางเขตและบางซอย ควรผ่านสถานีขนส่งข้างเผือก วัดพระสิงห์ ถนนท่าแพและประตูเชียงใหม่ ควรจัดระเบียบรถสี่ล้อแดงให้แล่นเป็นสาย ควรจะลดทอนหรือแยกเส้นทางเดินรถบางสายให้เป็น 2 สาย เพราะใช้เวลาเดินทางนานมาก เช่น สาย 6 จากการเคหะไปสวนดอก ต้องนั่งรถไปอ้อมแสงตะวันแล้วกลับมาแยกหนองหอยที่เดิม ควรจะเพิ่มเส้นทางจากหนองหอยไปแสงตะวันอีกสายหนึ่ง ส่วนสายอ้อมเมืองก็ควรอ้อมเมือง ไม่ต้องเข้าไปในเมือง เช่น สาย 6 ต้องเข้าไปแสงตะวัน และตลาดธานีรินทร์ ทำให้คนโดยสารต้องเดินทางไกลเพิ่มขึ้น ไม่พอใจให้คนใช้บริการอ้อมเมือง ควรเริ่มต้นที่แยกหนองหอยแล้วเดินตามเส้นถนนมหิดล ไปตลาดต้นพะยอม ออกไปทางแยกช่วงสิงห์ตรงไปโรงพยาบาลลานนา ผ่านแยกศาลเด็ก ห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ บิ๊กซี ดอนจันแล้ว มาบรรจบที่เดิมเพื่อให้บริการผู้โดยสาร โดยมีทั้งรถรวมขา-ซ้าย รถโดยสารประจำทางควรมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากใช้เวลานานในการวิ่งแต่ละรอบ

ในด้านราคาค่าโดยสาร พบว่า ราคาค่าโดยสารแพง โดยเฉพาะรถสี่ล้อแดง ควรคิดอัตราโดยสารให้เหมาะสมกับระยะทาง เช่น การใช้มิเตอร์แทนการเหมาจ่าย ควรกำหนดเป็นมาตรฐานการให้บริการในด้านราคา เช่น ระยะทางหรือในเขตเมืองนอกเขตเมืองให้มีความชัดเจน และควรเก็บค่าโดยสารสำหรับนักเรียนนักศึกษา และพระภิกษุสามเณรเท่ากัน การเก็บค่าโดยสารบนรถเมล์บางครั้งเมื่อชำระค่าโดยสารแล้ว ไม่ได้ตัวเงิน ควรเก็บค่าโดยสารรายเดือน เช่น ระยะทางใกล้ราคา 5 บาท และค่อยเพิ่มขึ้นตามระยะทาง ควรมีราคาที่คำนวณให้เหมาะสมกับระยะทาง

ในด้านจำนวนรถ พบว่า ควรเพิ่มจำนวนรถเมล์ประจำทางให้มากขึ้น และเพิ่มเที่ยวในระหว่างชั่วโมงเร่งด่วน และมีทั้งสายในเมืองและสายนอกเมือง ควรจำกัดจำนวนรถสี่ล้อแดง เพราะมีจำนวนมากเกินไป ทำให้การจราจรติดขัด

ในการบริการ พบว่า ควรมุ่งเน้นการบริการด้านความสะดวก ความสะอาด ความทันสมัย และความปลอดภัย ควรมีที่นั่งสำหรับพระภิกษุสามเณร การสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารตามป้ายจอดรถ เช่น หน้าห้างสรรพสินค้าต่างๆ ที่มีชุมชนคนจำนวนมาก

ในด้านเวลา พบว่า รถเมล์โดยสารมาไม่เป็นเวลา ทั้งช่วงระยะห่างแต่ละคันนานเกินไป โดยเฉพาะในช่วงเวลานักเรียนเลิกเรียน หรือเวลาในช่วงคนเลิกงาน มีช่วงเวลาที่การเดินทางไม่

แน่นอน และมีความคลาดเคลื่อนจนเกินไป เมื่อรถมาถึงมีผู้โดยสารเต็มทุกคัน และกว่าจะมาอีกคันก็เกือบชั่วโมง ทำให้ผู้โดยสารนิยมใช้รถสี่ล้อแดง ควรจะเพิ่มจำนวนรถช่วงเช้าและช่วงเย็นให้มากขึ้น

ในด้านการประชาสัมพันธ์ พบว่า การประชาสัมพันธ์เส้นทางยังไม่ดี คนใช้บริการหลายคนไม่รู้ว่าจะไปเส้นทางไหนเมื่อไร ไม่เห็นป้ายจอดรถ ไม่ชี้แจงหรือติดป้ายค่าโดยสารที่ชัดเจน ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนให้รับรู้เส้นทางการเดินทางรถว่า รถสายนี้เดินทางไปตามเส้นทางใด มีจุดจอดที่ใดให้มากขึ้น เพราะคนส่วนใหญ่ไม่ทราบข้อมูลว่า รถโดยสารเดินทางออกเวลาใด ป้ายแสดงการเดินทางมองเห็นไม่สะดวก ควรมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับเส้นทางรถเมล์ให้มากขึ้น เพราะประชาชนอีกจำนวนมากยังไม่ทราบและไม่กล้าตัดสินใจใช้บริการ เนื่องจากไม่ทราบเส้นทาง และต้องทำความเข้าใจว่ารถเมล์โดยสารเป็นสิ่งใหม่ในเมืองเชียงใหม่ ไม่ใช่กรุงเทพฯ ที่คนส่วนใหญ่เข้าใจเส้นทางรถเป็นอย่างไร ควรจะเพิ่มป้ายจอดรถตรงจุดสำคัญ เช่น ฟังตรงข้ามห้างโรบินสัน

ในด้านสภาพรถ พบว่า รถสี่ล้อแดงบางคันเสื่อมสภาพ เครื่องยนต์หลวม ปลดปล่อยควันดำ สร้างปัญหามลพิษทางอากาศ นอกจากรถแดงแล้ว ยังมีรถตุ๊กตุ๊กแทบทุกคันจะปลดปล่อยควันดำออกมา ซึ่งน่าจะมีการแก้ไขปัญหานี้ด้วย ควรมีมาตรการในการตรวจสอบสภาพรถและออกใบอนุญาต

4.1.7 ความพึงพอใจในการแก้ไขปัญหา

ตารางที่ 4.11 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพึงพอใจในการแก้ไขปัญหา

ลำดับ	ความพึงพอใจในการแก้ปัญหา ระบบขนส่งสาธารณะ	รถเมล์			รถสี่ล้อแดง		
		\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
1	สภาพรถ	3.96	0.99	มาก	2.72	0.92	ปานกลาง
2	ความสะอาดสบาย	3.88	0.96	มาก	3.07	0.94	ปานกลาง
3	ตัวรถเป็นชนิดเดียวกันทั้งระบบ	3.82	1.03	มาก	2.86	1.23	ปานกลาง
4	พนักงานขับรถ	3.80	0.93	มาก	2.82	0.95	ปานกลาง
5	ปรับค่าโดยสารให้เหมาะสม	3.53	0.95	มาก	2.78	1.37	ปานกลาง
6	ขยายเส้นทางเดินรถออกนอกเมือง	3.48	1.26	มาก	3.24	1.15	ปานกลาง
7	การตรวจตราของเจ้าหน้าที่ราชการ หรือนายตรวจ	3.40	1.04	ปานกลาง	2.26	0.96	น้อย
8	การประกันชีวิตและทรัพย์สิน	3.28	0.93	ปานกลาง	2.62	1.32	ปานกลาง

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

ลำดับ	ความพึงพอใจในการแก้ไขปัญหา ระบบขนส่งสาธารณะ	รถเมล์			รถสี่ล้อแดง		
		\bar{X}	S.D.	ระดับ	\bar{X}	S.D.	ระดับ
9	เพิ่มระยะทางเดินรถ	3.26	1.27	ปานกลาง	3.17	1.05	ปานกลาง
10	ความตรงต่อเวลาตามตารางเดินรถ	3.15	1.03	ปานกลาง	2.94	1.05	ปานกลาง
11	การประชาสัมพันธ์	3.13	1.15	ปานกลาง	2.71	1.00	ปานกลาง
12	การสำรวจความต้องการ	3.10	1.15	ปานกลาง	2.66	1.03	ปานกลาง
13	ที่จำหน่ายตั๋ว	3.07	1.02	ปานกลาง	2.63	1.04	ปานกลาง
14	การเดินทางที่รวดเร็วทันเวลา	2.99	1.12	ปานกลาง	3.49	1.09	มาก
15	มีสำนักงานติดต่อ	2.85	0.99	ปานกลาง	2.67	1.02	ปานกลาง
16	ป้ายหยุดรถ	2.81	1.00	ปานกลาง	3.01	1.16	ปานกลาง
17	จำนวนรถ	2.74	1.15	ปานกลาง	4.03	1.06	มาก
18	ที่פקผู้โดยสาร	2.71	1.12	ปานกลาง	2.85	1.02	ปานกลาง
19	จำนวนเที่ยว	2.57	1.01	น้อย	3.75	1.05	มาก
20	เส้นทางเดินรถ	2.49	1.05	น้อย	3.79	0.99	มาก
	รวม	3.20	0.60	ปานกลาง	3.02	0.58	ปานกลาง

ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนคร
เชียงใหม่, 2549.

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ความพึงพอใจในการแก้ไขปัญหาระหว่างรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) และรถสี่ล้อแดง เมื่อเปรียบเทียบโดยรวมแล้ว ความพึงพอใจในการแก้ไขปัญหา (รถเมล์) มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยรวม = 3.20) ส่วนรถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลางเช่นเดียวกัน แต่มีค่าเฉลี่ยสูงกว่า (ค่าเฉลี่ยรวม = 3.02) ซึ่งเมื่อพิจารณาโดยรายละเอียด พบว่า สภาพรถ รถเมล์ มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.96) รถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 2.72) ความสะดวกสบาย รถเมล์ มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.88) รถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 3.07) ตัวรถเป็นชนิดเดียวกันทั้งระบบ รถเมล์ มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.82) รถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 2.86) พนักงานขับรถ รถเมล์ มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.80) รถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 2.82) ปรับค่าโดยสารให้เหมาะสม รถเมล์ มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.53) รถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 2.78) ขยายเส้นทางเดินรถออกนอกเมือง รถเมล์ มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.48) รถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 3.24) การตรวจตราของเจ้าหน้าที่ราชการหรือนายตรวจ รถเมล์ มีระดับ

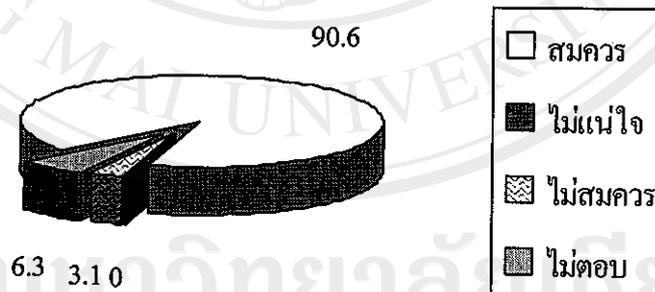
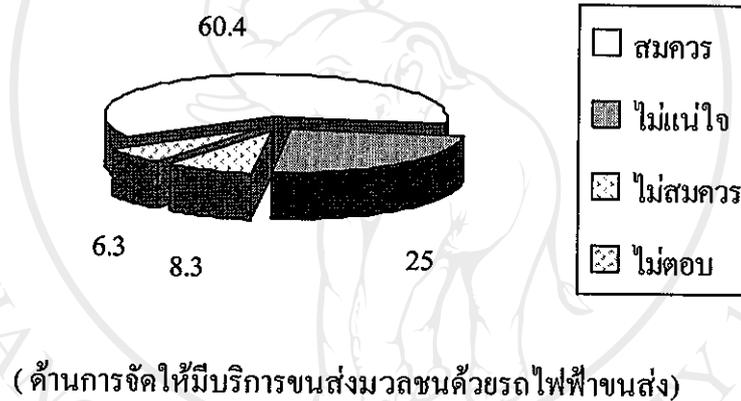
ปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =3.40) รถสี่ล้อแดง มีระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย =2.26)การประกันชีวิตและทรัพย์สิน
 รถเมล์ มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =3.28) รถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =2.62) เพิ่ม
 ระยะทางเดินรถ รถเมล์ มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =3.26) รถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลาง
 (ค่าเฉลี่ย =3.17) ความตรงต่อเวลาตามตารางเดินรถ รถเมล์มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =3.15) รถสี่
 ล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =2.94) การประชาสัมพันธ์ รถเมล์ มีระดับปานกลาง
 (ค่าเฉลี่ย =3.13) รถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =2.71) การสำรวจความต้องการ รถเมล์ มี
 ระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =3.10) รถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =2.66) ที่จำหน่ายตั๋ว
 รถเมล์ มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =3.07) รถสี่ล้อแดง มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =2.63) แต่การ
 เดินทางที่รวดเร็วทันเวลา รถเมล์ มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =2.99) รถสี่ล้อแดง มีระดับมาก
 (ค่าเฉลี่ย =3.49) มีสำนักงานติดต่อ รถเมล์ มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =2.85) รถสี่ล้อแดง มีระดับ
 ปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =2.67) ป้ายหยุดรถ รถเมล์ มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =2.81) รถสี่ล้อแดง
 มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =3.01) จำนวนรถ มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =2.74) รถสี่ล้อแดง
 มีระดับมาก (ค่าเฉลี่ย =4.03) ที่פקผู้โดยสาร มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =2.71) รถสี่ล้อแดง มีระดับ
 ปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =2.85) จำนวนเที่ยว มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =2.57) รถสี่ล้อแดง มีระดับมาก
 (ค่าเฉลี่ย =3.75) เส้นทางเดินรถ มีระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย =2.49) รถสี่ล้อแดง มีระดับมาก
 (ค่าเฉลี่ย =3.79)

ตารางที่ 4.12 จำนวนและร้อยละของข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาขนส่งสาธารณะ

รายการ	สมควร		ไม่แน่ใจ		ไม่สมควร		ไม่ตอบ	
	N	%	N	%	N	%	N	%
การจัดให้มีรถบริการเฉพาะ นักเรียน นักศึกษา	59	61.5	14	14.6	17	17.7	6	6.3
การจัดให้มีบริการขนส่ง มวลชนด้วยรถไฟฟ้าขนส่ง	58	60.4	24	25.0	8	8.3	6	6.3
การปรับปรุงและพัฒนาการ ขนส่งสาธารณะ ในเขตเมือง เชียงใหม่ รัฐควรเข้าไป สนับสนุนด้านต่างๆ มากกว่านี้	87	90.6	0	0.0	3	3.1	6	6.3

ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนคร
เชียงใหม่, 2549.

แผนภูมิที่ 4.6 แผนภูมิแสดงข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาขนส่งสาธารณะ



ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่, 2549.

จากตารางที่ 4.12 พบว่า ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา ในการจัดให้มีรถบริการเฉพาะนักเรียน นักศึกษาส่วนใหญ่เห็นว่าสมควร (ร้อยละ 61.5) รองลงมาคือ เห็นว่าไม่สมควร (ร้อยละ 17.7) และไม่แน่ใจ (ร้อยละ 14.6) การจัดให้มีบริการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าขนส่ง ส่วนใหญ่

เห็นว่าสมควร (ร้อยละ 60.4) รองลงมาคือ เห็นว่าไม่แน่ใจ (ร้อยละ 25.0) และไม่สมควร (ร้อยละ 8.3) และการปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งสาธารณะ ในเขตเมืองเชียงใหม่ รัฐควรเข้าไปสนับสนุนด้านต่างๆ มากกว่านี้ ส่วนใหญ่เห็นว่าสมควร (ร้อยละ 90.6) รองลงมาคือ เห็นว่าไม่สมควร (ร้อยละ 3.1)

ตารางที่ 4.13 จำนวนของความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อควรปรับปรุงระบบการขนส่งสาธารณะ

รายการ	จำนวนความคิดเห็น
ด้านเส้นทางการเดินทาง (รถเมล์)	28
ด้านจำนวนรถ (รถเมล์)	26
ด้านราคาค่าโดยสาร (รถสี่ล้อแดง)	19
ด้านกิริยามารยาท (รถสี่ล้อแดง)	14
ด้านการประชาสัมพันธ์ (รถเมล์)	12
ด้านการบริการ (รถเมล์)	12
ด้านเวลา (รถเมล์)	8
ด้านสภาพรถ (รถสี่ล้อแดง)	4
รวม	123

ที่มา: จากการวิเคราะห์แบบสอบถามการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่, 2549.

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อควรปรับปรุงระบบการขนส่งสาธารณะ ในด้านที่มีข้อคิดเห็นมากที่สุด คือในด้านเส้นทางการเดินทาง จำนวนรถ ราคาค่าโดยสาร กิริยามารยาท การประชาสัมพันธ์เท่าทันกับการบริการ เวลา และสภาพรถ โดยมีข้อคิดเห็น ดังนี้

ในด้านเส้นทางการเดินทาง ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ควรเพิ่มเส้นทางการเดินรถให้มากขึ้น ครอบคลุมทั้งในเมืองและนอกเมือง แต่มีระยะสั้นๆ และเพิ่มเที่ยวรถในช่วงโมงเร่งด่วน ปรับเส้นทางให้ตรงกับความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น มีเที่ยวรถในสถานที่สำคัญๆ ของเชียงใหม่ มหาวิทยาลัย โรงเรียน สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญๆ สถานที่หลักๆ กลางเมือง สวนสัตว์ เชียงดอยสุเทพ สถานีขนส่งอาเขต ลดจำนวนเส้นทางรอบนอกหรือที่อ้อมไกลๆ เพิ่มสายเดินรถในเขตเมืองที่มีทางสัญจร เช่น กาดหลวง สวนดอก เพิ่มเส้นทางเดินรถบางสายตัดทอนเส้นทางที่ซ้ำซ้อน และจัดระบบเส้นทางรถสี่ล้อแดงให้มีเส้นทางที่เป็นระเบียบ

ในด้านจำนวนรถ พบว่า ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ควรเพิ่มจำนวนรถเมล์ให้เพียงพอกับความต้องการของประชาชน เพราะบางครั้งรอรถใช้เวลานานมาก ควรจัดรถมินิบัสเพื่อความสะดวกในการเดินทางเข้าตัวเมือง ลดจำนวนรถสี่ล้อแดงลงแล้วเพิ่มรถเมล์ เพิ่มระบบการขนส่งสาธารณะแบบนี้ให้มากขึ้น เพื่อลดจำนวนรถในตัวเมืองเชียงใหม่จะช่วยลดมลพิษทางอากาศให้น้อยลง

ในด้านราคาค่าโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ควรมีการควบคุมการคิดค่าโดยสารให้มีมาตรฐานแน่นอนและยุติธรรม บางครั้งรถสี่ล้อแดงเก็บค่าโดยสารแพงเกินไป นักเรียนผู้สูงอายุและพระภิกษุสามเณรควรเก็บค่าบริการครึ่งราคา ราคาค่าโดยสาร ถ้ามีความจำเป็นต้องปรับราคาขึ้น ควรปรับปรุงการให้บริการและความสะดวกให้มีมาตรฐานดีขึ้นด้วย ควรศึกษาความคุ้มค่าการใช้พัดลมและเครื่องปรับอากาศ

ในด้านกิริยามารยาท พบว่า ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า พนักงานขับรถสี่ล้อแดงบางคนมีกิริยาไม่สุภาพ ขับรถวน และเร็ว และควรอบรมพนักงานขับรถเมล์ให้ขับรถนุ่มนวลขึ้น และอบรมพนักงานกระเป๋ารถเมล์ในเรื่องกิริยาวาจา การแต่งกาย ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ควรเข้าไปจัดการดูแลรถสี่ล้อแดงในเรื่องค่าโดยสารและอัตราค่าของพนักงานขับรถสี่ล้อแดง

ในการประชาสัมพันธ์ พบว่า ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์เส้นทางเดินรถให้ประชาชนรับรู้ข้อมูลของงานบริการรถเมล์ และรณรงค์ให้ประชาชนใช้รถเมล์ในการเดินทาง และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบว่า มีรถเมล์เส้นทางใดบ้างให้ชัดเจน จะได้ใช้บริการได้ถูกต้องตามสายรถและระยะทาง มีการประชาสัมพันธ์ไปปลิว วิทยูโทรทัศน์ป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ มีจุดพักรถตามสถานที่สำคัญในเมืองเชียงใหม่ และการประชาสัมพันธ์เสียงบนรถเพื่อบอกเส้นทางที่รถแล่นผ่าน

ในการบริการ พบว่า ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า การบริการจัดที่พักผู้โดยสารให้มากขึ้น เนื่องจากที่พักผู้โดยสารไม่เพียงพอและมีขนาดเล็ก มีการควบคุมตรวจสอบการทำงานของพนักงานอย่างเคร่งครัดและสม่ำเสมอ การทำบัตรใช้รถแบบการ์ด ระบุจำนวนการรับใช้ ใช้วิธีรูดบัตร เพื่อให้บริการได้อย่างรวดเร็วสามารถหาซื้อได้จากร้านค้าทั่วไป มีโปรโมชั่นพิเศษสำหรับผู้ใช้บริการมาก การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองเชียงใหม่ ควรให้รัฐกับเอกชนร่วมมือกันจัดการให้เกิดความสะดวกสบายกับประชาชนมากที่สุด ไม่ควรให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผูกขาดการรับผิดชอบแต่เพียงฝ่ายเดียวเหมือนที่ผ่านมา เพราะจะทำให้ไม่เกิดการพัฒนา ถ้ามีหลายฝ่ายมาจัดการจะทำให้เกิดการแข่งขันปรับปรุงพัฒนา มีการใช้กลยุทธ์เพื่อการดึงดูดการใช้บริการของลูกค้า การปรับปรุงแบบนี้จะทำให้ประชาชนได้รับผลประโยชน์สูงสุด ควรมีการจัดป้ายจอดสำหรับรถสี่ล้อแดงตามจุดเส้นทางต่างๆ และให้ผู้ให้บริการเรียกรถหยุดจอดตามป้ายเท่านั้น

ปรับปรุงระบบการขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐาน เช่น ความปลอดภัย ราคา สภาพรถ การเคารพกฎจราจรของพนักงาน ขับรถ เป็นต้น

ในด้านเวลา พบว่า ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ควรปรับปรุงการออกรถตรงเวลาตามระยะทางสม่ำเสมอ โดยทำเวลาให้ใกล้เคียงเวลาเดิม เช่น เวลา 30 นาที ถ้าหากเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนมีการจราจรติดขัดมาก ควรเพิ่มจำนวนเที่ยวรถ ควรศึกษาช่วงเวลาที่ประชาชนต้องการให้บริการ โดยดูจากข้อมูลทางสถิติแล้วบริการให้เพียงพอ ไม่ทิ้งช่วงห่างการปล่อยรถในช่วงเวลาดังกล่าวให้นานเกินไป

ในด้านสภาพรถ พบว่า ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ควรรักษาสภาพรถตรวจสอบให้มีสภาพดีสะอาดตลอดเวลา รถสีลือแฉงบางคัน มีสภาพเก่ามาก มีควันดำ ขาดการดูแลสภาพรถ

4.2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภาครัฐและภาคเอกชน

4.2.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะ

ในส่วนของผู้ประกอบการภาครัฐจากการสัมภาษณ์ นายสุชาติ วัฒนาพันธ์ หัวหน้าโครงการรถบริการขนส่งมวลชนเชียงใหม่ (ข.ส.ช.ม.) เห็นว่าโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ถือเป็นโครงการที่ตอบสนองความต้องการของประชาชนในการแก้ไขปัญหาหาระบบขนส่งมวลชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เนื่องจากในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ยังมีระบบการขนส่งสาธารณะที่ยังไม่ได้มาตรฐาน ทำให้ภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระดับการปกครองท้องถิ่นจำเป็นต้องเข้ามาดำเนินการเพื่อให้การบริหารจัดการเกิดประโยชน์แก่ประชาชนภายในจังหวัดเชียงใหม่ และประชาชนทั่วไป รวมทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศที่เข้ามาสู่จังหวัดเชียงใหม่ เทศบาลนครเชียงใหม่จึงต้องทำการเทศพาณิชย์ (การดำเนินกิจการที่มีผลประโยชน์ในทางธุรกิจของเทศบาล) เกี่ยวกับกิจการเดินรถประจำทางซึ่งเป็นการบริการสาธารณะขึ้นภายในเขตเทศบาล

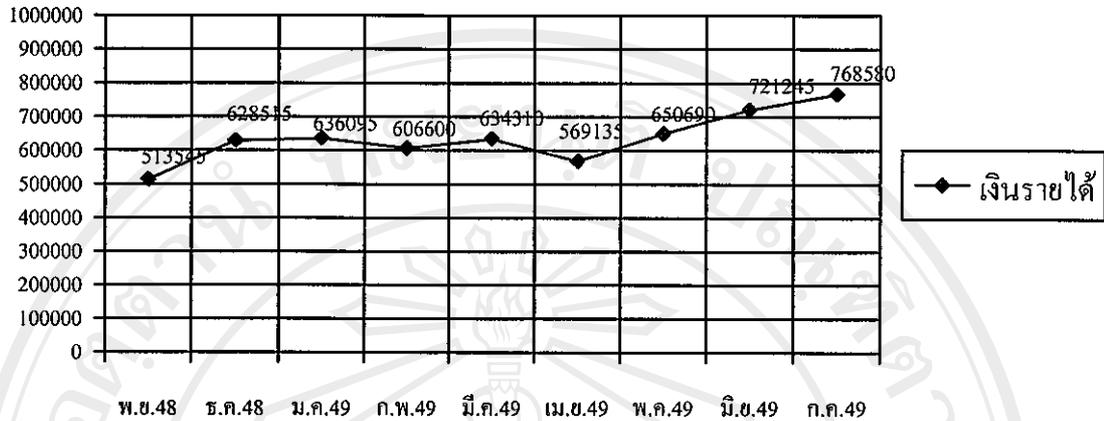
เทศบาลนครเชียงใหม่จึงได้ตราเทศบัญญัติ เรื่อง อนุญาตให้เทศบาลนครเชียงใหม่ทำการเทศพาณิชย์เกี่ยวกับกิจการการเดินรถประจำทาง พ.ศ.2548 เมื่อครั้งประชุมสภาเทศบาลนครเชียงใหม่ สมัยสามัญ สมัยที่ 3 ครั้งที่ 3 ประจำปี 2548 วันที่ 26 กันยายน 2548 จึงก่อให้เกิดโครงการรถบริการขนส่งมวลชนเชียงใหม่ (ข.ส.ช.ม.) (ที่มา: เอกสารรายงานการประชุมสภาเทศบาลนครเชียงใหม่ สมัยสามัญ สมัยที่ 3 ครั้งที่ 3 ประจำปี 2548 วันที่ 26 กันยายน 2548) ปัจจุบันโครงการฯ มีรถเมล์ที่วิ่งให้บริการ จำนวนทั้งสิ้น 25 คัน

จากการสัมภาษณ์ นายต๋อน วงศ์แก้ว ประธานสหกรณ์นครลานนาเดินรถ(รถสี่ล้อแดง) ทำหน้าที่ประสานงานระหว่างเทศบาลนครเชียงใหม่ กับรถสี่ล้อแดงที่เข้าร่วม โครงการ ฯ และเป็นหนึ่งในคณะกรรมการของสหกรณ์ที่รับผิดชอบในการคัดเลือกรถที่เข้าร่วม โครงการรวมทั้งมีหน้าที่ในการดูแล ตรวจสอบ เพื่อประเมินคุณสมบัติพฤติกรรมและสภาพของพนักงานขับรถที่เข้าร่วม โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ คณะกรรมการที่รับผิดชอบใน ส่วนของผู้ประกอบการเอกชน (สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด) จึงได้กำหนดคุณสมบัติของ ผู้ประกอบการที่จะเข้าโครงการรถบริการสาธารณะ คือ คณะกรรมการฯ จะทำหน้าที่คัดรถที่มี คุณภาพ ไม่เก่าเกินไป สภาพพร้อมใช้งาน ผู้ประกอบการ หรือพนักงานขับรถต้องมีคุณภาพ มีมารยาทในการบริการ มีมารยาทในการขับขี่ อยู่ประจำ มาขับรถสม่ำเสมอ คิดต่อง่าย สะดวก เป็น ต้น ดังนั้นจึงถือว่าเป็นตัวแทนในส่วนของผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เข้าร่วม โครงการฯ กล่าว ว่าโครงการนี้เป็น โครงการของรัฐที่ให้โอกาสภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม โดยมีผู้เข้าร่วมดังนี้ พนักงานขับรถส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีประสบการณ์ในการขับรถ สี่ล้อแดง มาแล้วประมาณ 11-20 ปี เหตุผลที่เข้าร่วมโครงการฯ เนื่องจากปัจจุบันมีผู้ใช้รถสี่ล้อแดงน้อยลง ในขณะที่จำนวนรถ สี่ล้อแดงมีมากขึ้น และการดำเนินการเองนั้นมีค่าใช้จ่ายในการเดินรถสูง ด้วยต้องขับรถวิ่งวน ไม่ ประจำทาง ผลตอบรับจากประชาชนในการเข้าร่วม โครงการนั้นดี แต่ปริมาณผู้โดยสารมาใช้บริการ ยังมีปริมาณน้อย เพราะผู้โดยสารส่วนใหญ่นิยมใช้บริการในลักษณะที่ส่งถึงหน้าบ้าน ในขณะที่ รถสี่ล้อที่เข้าร่วม โครงการจะไม่สามารถออกนอกเส้นทางได้ ต้องวิ่งภายในเส้นทางที่กำหนด (สาย 4 วิ่งจากห้างสรรพสินค้า คาร์ฟูร์ ถึง สนามบิน สาย 8 วิ่งจากศาลากลาง ถึง สนามบิน) มีผลทำให้ ผู้โดยสารบางส่วนจึงไม่นิยมขึ้นรถสี่ล้อแดงที่เข้าร่วม โครงการฯ เนื่องจากไม่อยากต่อรถหลายครั้ง ทำให้มีผู้ใช้บริการน้อยดังกล่าว รูปแบบการเดินรถของรถสี่ล้อแดงที่เข้าร่วม โครงการฯ จะออกรถ ทุกๆ 10-15 นาที หรือบางครั้งก็ 30 นาทีต่อคิว โดยหมุนเวียนกันไป หลังจากออกคิว หรือหมดคิว แล้วถึงสามารถเดินรถตามปกติได้

4.2.2 วิเคราะห์ความคุ้มค่าของจำนวนรถที่ให้บริการและปริมาณของผู้ใช้บริการ

ปัจจุบันการดำเนินงานของโครงการนั้นได้รับการอุดหนุนเงินงบประมาณจากเทศบาล นครเชียงใหม่ สำหรับปีงบประมาณ 2549 โดยเป็นงบประมาณรายจ่ายเฉพาะการการเดินรถประจำ ทางหรือขนส่ง เป็นเงินทั้งสิ้น 23,620,000 บาท (ยี่สิบสามล้านหกแสนสองหมื่นบาทถ้วน) โดย เทศบาลนครเชียงใหม่ได้ประมาณการรายรับ จำนวนทั้งสิ้น 31,000,000 บาท (สามสิบเอ็ดล้านบาท ถ้วน) โดยมาจากค่าโดยสาร ค่าเช่ารถประจำทาง ค่าเช่าสิทธิโฆษณาประชาสัมพันธ์ ณ บริเวณ จุดจอดรถและบริเวณรถโดยสาร และเงินงบประมาณ ขณะนี้โครงการดำเนินการมาประมาณ 9 เดือน สามารถสรุปรายได้จากค่าโดยสาร ดังนี้

แผนภูมิที่ 4.7 กราฟแสดงรายได้จากค่าโดยสารต่อเดือนตั้งแต่ พฤศจิกายน 2548- กรกฎาคม 2549



ที่มา: (ร่าง) เทศบัญญัติ งบประมาณรายจ่ายเฉพาะกาล ประจำปีงบประมาณ 2550 ของเทศบาลนคร เชียงใหม่, งานจัดทำงบประมาณ กองวิชาการและแผนงาน เทศบาลนครเชียงใหม่, 2550.

จากกราฟสรุปรายได้ 9 เดือนมีรายได้จากการให้บริการของโครงการ เฉพาะรายได้จากการรับส่งผู้โดยสาร รวมทั้งสิ้น 5,728,715 บาท โดยเฉลี่ยมีรายได้จำนวน 636,523 บาทต่อเดือน โดยมีราคาตัว 10 บาทต่อคนต่อเที่ยว ดังนั้น จึงมีผู้ใช้บริการประมาณ 63,600 คนต่อเดือน

การประมาณการรายรับงบประมาณรายจ่ายเฉพาะการเดินรถประจำทางและขนส่ง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2550 เทศบาลนครเชียงใหม่ ดังตาราง

ตารางที่ 4.14 ประมาณการรายรับงบประมาณรายจ่ายเฉพาะการเดินรถประจำทางและขนส่ง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2550

หมวด/ประเภท	รับจริง (พ.ย.2548-เม.ย.2549)	ปีงบประมาณ		
		2549	+เพิ่ม, -ลด	2550
รายได้รวม	22,251,905	31,000,000	- 4,200,000	25,500,000
- ค่าโดยสาร	2,951,905	10,000,000	- 2,900,000	7,100,000
- ค่าเช่ารถประจำทาง	-	300,000	- 200,000	100,000
- รายได้เบ็ดเตล็ด	-	1,400,000	- 1,100,000	300,000
- เงินงบประมาณทั่วไป	19,300,000	19,300,000	- 1,300,000	18,000,000
ช่วยเหลืองบเฉพาะการ				

ที่มา: เทศบาลนครเชียงใหม่. ประมาณการรายรับงบประมาณรายจ่ายเฉพาะการเดินรถประจำทาง และขนส่ง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2550.

จากการประมาณการรายรับงบประมาณรายจ่ายเฉพาะการเดินรถประจำทางและขนส่งประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2550 มีการรายงานรายได้ที่ได้รับจริง (พ.ย.2548-เม.ย.2549) ทั้งสิ้น 22,251,905 บาท (ยี่สิบสองล้านสองแสนห้าหมื่นหนึ่งพันเก้าร้อยห้าบาทถ้วน) ในขณะที่เทศบาลฯ ได้ประมาณการรายได้ทั้งสิ้นจำนวนทั้งสิ้น 31,000,000 บาท (สามสิบเอ็ดล้านบาทถ้วน) ดังนั้นการวิเคราะห์ความคุ้มทุนจึงต้องวิเคราะห์จากการรับจริงมาเปรียบเทียบกับจ่ายจริงดังนี้

โครงการฯ จัดทำงบประมาณรายจ่ายเฉพาะการเดินรถประจำทางหรือขนส่ง แผนงานการพาณิชย์ทั้งสิ้น (รับจริง พ.ย.2548 - เม.ย. 2549) ดังนี้

หมวดค่าจ้างชั่วคราว	3,341,357.00	บาท
หมวดค่าตอบแทนใช้สอยวัสดุ (รวม)	6,683,546.00	บาท
ค่าใช้สอย	1,568,356.00	บาท
ค่าวัสดุ	5,115,190.00	บาท
หมวดค่าสาธารณูปโภค	15,179.00	บาท
รวม	10,040,082.00	บาท

ที่มา : บัญชีงบประมาณรายจ่ายเฉพาะการเดินรถประจำทางหรือขนส่ง แผนงานการพาณิชย์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2550, เทศบาลนครเชียงใหม่

ในปีงบประมาณ 2550 แผนงานการพาณิชย์ เทศบาลนครเชียงใหม่ ได้ประมาณงบประมาณรายจ่ายเฉพาะการเดินรถประจำทางหรือขนส่ง ดังนี้

หมวดค่าจ้างประจำ	8,500,000.00	บาท
หมวดค่าตอบแทนใช้สอยและวัสดุ	16,743,000.00	บาท
หมวดค่าสาธารณูปโภค	48,000.00	บาท
หมวดค่าครุภัณฑ์	109,000.00	บาท
รวม	25,400,000	บาท

(เพิ่มขึ้นจากงบประมาณ ปี 2549 คือ 23,620,000 บาท จำนวน 1,671,000 บาท)

การวิเคราะห์ความคุ้มทุนของการดำเนินงานโครงการรถบริการสาธารณะเชียงใหม่พบว่ารายได้ที่ได้รับจริง (พ.ย.2548-เม.ย.2549) ทั้งสิ้น 22,251,905 บาท ในขณะที่รายจ่ายจริง (พ.ย.2548-เม.ย.2549) รวมทั้งสิ้น 10,040,082.00 บาท พบว่ามีรายได้สูงกว่ารายจ่าย 12,211,823.00 บาท สรุปได้ว่าการดำเนินงานมีความคุ้มทุน จากการสัมภาษณ์ตัวแทนผู้ประกอบการ

(คุณเสาวรักษ์ ดิลกขมรักษ์ เจ้าหน้าที่บัญชีและการเงิน และคุณปัญญพงษ์ ใ้วตระกูล เลขานุการ โครงการรถบริการขนส่งมวลชนเชียงใหม่) และจากการศึกษาเอกสารรายงานที่เกี่ยวข้อง พบว่า สาเหตุที่ทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานสูงมากเนื่องมาจาก ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับ ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน เชื้อเพลิง และล้อตื้นสูง ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาสูง รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ พนักงานในการดำเนินงานสูง

ด้านตัวแทนผู้ประกอบการรถสี่ล้อแดงที่เข้าร่วมโครงการฯ กล่าวว่า จากการเข้าร่วมโครงการประมาณในช่วงเดือนแรกนั้น ประสบปัญหาการขาดทุน จากที่ได้กล่าวไว้คือ ปริมาณของผู้โดยสารมีน้อย ในขณะที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูงขึ้น ในระยะแรกเริ่ม โครงการผู้ประกอบการ (คนขับรถสี่ล้อแดง) ได้รับเงินสนับสนุนค่าน้ำมันคันละ 200 บาท โดยในส่วนของรถสี่ล้อแดงที่เข้าร่วมโครงการฯ ระยะแรกมี จำนวนทั้งหมด 100 คัน ได้รับเงินอุดหนุนจากเทศบาลนครเชียงใหม่ (สี่เดือนแรก: ช่วงทดลอง) ทั้งสิ้น 300,000 บาท (สามแสนบาทถ้วน) รถสี่ล้อแดง วิ่งได้คันละ 1 กิโลเมตรที่ปัจจุบันลดลงเหลือเพียง 50 คัน (สาย 4 จำนวน 25 คัน สาย 8 จำนวน 25 คัน) โดยปัจจุบันสนับสนุนเงินงบประมาณทั้งสิ้น 100,000 บาท (หนึ่งแสนบาทถ้วน) ต่อเดือน ซึ่งคณะกรรมการฯ ต้องทำรายงานการใช้จ่ายงบประมาณ เพื่อสรุปการดำเนินงานให้กับเทศบาลนครเชียงใหม่อย่างต่อเนื่อง

ขณะเดียวกัน เทศบาลนครเชียงใหม่ต้องการลดต้นทุนในการดำเนินการด้วยรายรับไม่เพียงพอที่รายจ่ายที่ต้องใช้ในการดำเนินงาน ทั้งค่าน้ำมันเชื้อเพลิงก็มีราคาสูงขึ้น มีผลทำให้ขาดทุน เนื่องจากรายได้เฉลี่ยแล้วประมาณ 350 บาท/วัน ในขณะที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงวันละประมาณ 200-250 บาท และค่าบำรุงรักษา ประมาณ 15,000/ปี จากการที่มีรายได้น้อยกว่าเดิม เกิดการไม่คุ้มทุน ทำให้ผู้ประกอบการสองแถวส่วนใหญ่กลับไปขับรถในระบบเดิม คือ วิ่งวนไม่ประจำทาง หรือไม่ก็ต้องการให้เทศบาลสนับสนุนเพิ่มขึ้น หรืออีกกรณีก็คือ ทางเทศบาลเหมาจ่ายรายวันไปเลยว่าจะสนับสนุนเท่าไร นายต่อณ วงศ์แก้ว กล่าวเพิ่มเติมว่า จากการที่เจ้าของรถเป็นผู้ทำหน้าที่ให้บริการ รวมทั้งรับผิดชอบบริหารเกี่ยวกับรายได้-ค่าใช้จ่ายเอง จากการเดินรถของผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการพบว่า ไม่คุ้มทุน เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารน้อยมาก มีผลทำให้รายได้จากค่าโดยสารไม่เป็นไปตามคาด แม้ว่าจะได้รับเงินสนับสนุนจากเทศบาลนครเชียงใหม่ก็ตาม

4.2.3 ปัญหาและแนวทางปรับปรุง ตลอดจนการขยายการให้บริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่

จากการสัมภาษณ์ นายสุชาติ วัฒนาพันธ์ หัวหน้าโครงการรถบริการขนส่งมวลชนเชียงใหม่ (ขส.ชม.) กล่าวว่า โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

การตอบรับของประชาชนค่อนข้างดี แต่จากการดำเนินงานที่ผ่านมาพบว่ามีปัญหาหลัก คือ 1. จำนวนบุคลากรไม่เพียงพอ ในขณะที่ปริมาณงานมีจำนวนมาก ระบบสารสนเทศไม่รองรับภาระงานของรวมทั้งวัสดุอุปกรณ์ที่จะพัฒนางานส่วนดังกล่าวจากสาเหตุข้อจำกัดด้านเงินงบประมาณที่สนับสนุนมีจำนวนจำกัด และรายได้ของโครงการที่เป็นรายได้หลักจากค่าโดยสารก็ไม่สามารถช่วยสนับสนุน หรือนำมาพัฒนาด้านสารสนเทศได้เนื่องจากต้องนำไปบริหารจัดการในส่วนอื่นๆ ที่จำเป็นเร่งด่วนก่อน 2. ปัญหาด้านการบริหารจัดการที่ยังไม่ได้มาตรฐาน 3. ด้านอาคารสถานที่ โดยเฉพาะสำนักงาน และบริเวณที่จอดรถ (ท่ารถ) ยังไม่มี ปัจจุบันได้อาศัยพื้นที่ของการเคหะฯ หนองหอย ซึ่งค่อนข้างคับแคบ ไม่สามารถจอดรถได้อย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย ด้วยข้อจำกัดดังกล่าว

ข้อเสนอแนะ คือ 1. หน่วยงานภาครัฐควรเพิ่มงบประมาณสนับสนุนให้มากขึ้น เพราะเป็นโครงการที่จำเป็นสำหรับเมืองท่องเที่ยวที่มีขนาดใหญ่ จำเป็นต้องมีระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ ปัญหาที่สำคัญอีกประการ คือ แนวโน้มของราคาเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นเรื่อยๆ มีผลต่อการดำเนินงานของโครงการเป็นอย่างมาก เห็นว่าการจัดระบบขนส่งสาธารณะ หรือระบบขนส่งมวลชนควรได้รับการอุดหนุนงบประมาณจากภาครัฐอย่างเต็มที่ 2. ควรมีการเพิ่มเส้นทางในการเดินรถให้ตอบสนองความต้องการของประชาชนให้มากขึ้นเนื่องจากขณะนี้เส้นทางให้บริการยังไม่ครอบคลุม 3. จากกรณีปริมาณรถโดยสารไม่เพียงพอ ควรเพิ่มปริมาณรถโดยสารให้เพียงพอ สอดคล้องกับความต้องการ

นายดอน วงศ์แก้ว ประธานสหกรณ์นครลานนาเดินรถ (รถสีส้มแดง) ตัวแทนผู้ประกอบการรถสองแถวที่เข้าร่วมโครงการฯ เห็นว่า ปัญหาหลักที่เกิดขึ้น คือ 1. รายได้ที่ได้น้อยกว่าเดิม 2. ขาดอิสระในการเดินรถไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้อย่างเต็มที่ เช่น กรณีเป็นรายการเหมา หรือต้องการให้ไปส่ง ณ ที่หมาย เพราะต้องวิ่งประจำเส้นทางออกนอกเส้นทางไม่ได้ ทำให้ปริมาณผู้โดยสารน้อย และผู้ขับรถสองแถวส่วนใหญ่ (ที่สังกัดสหกรณ์นครลานนาเดินรถ และที่ไม่ได้อยู่ในสังกัด) ไม่เห็นด้วยกับโครงการนี้ ทั้งในส่วนของรถเมล์ของ ข.ส.ช.ม. และจะให้ความร่วมมือ หากภาครัฐให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ถ้ามีการประกันรายได้เพื่อก่อให้เกิดความมั่นใจของผู้ประกอบการรถสีส้มแดง

ข้อเสนอแนะ คือ ถ้าหน่วยงานของรัฐเช่น เทศบาลให้การสนับสนุนเงินงบประมาณมากขึ้นจากเดิม ทางผู้ประกอบการในส่วนรถสีส้มแดงก็ยิ่งให้ความร่วมมือ แต่ขณะนี้เทศบาลไม่สนับสนุนอย่างเพียงพอ ผู้ประกอบการจึงต้องแบกรับภาระกับปัญหาการไม่เกิดผลกำไร การเดินรถนั้นสามารถเดินรถได้ภายใต้ขอบเขตและเงื่อนไขที่กำหนด แต่การดำเนินงานไม่ก่อให้เกิดผลกำไรที่เพียงพอต่อการดำรงชีพ ผู้ประกอบการบางส่วนถึงได้ออกไป ถ้าจะแก้ไขในระยะยาว คือ

ให้รถเมล์ของโครงการรถบริการขนส่งมวลชนเชียงใหม่ (ข.ส.ช.ม.) วิ่งได้เฉพาะเขตรอบนอก โดยยกสัมปทานในเขตรอบในเมืองให้ทางสหกรณ์นครลานนาเดินรถ หรือกลุ่มผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองเชียงใหม่ บริหารจัดการเดินรถภายในเขตรอบในเมือง ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินงาน หรือเดินรถได้อย่างเต็มที่และเต็มใจมากขึ้น ในส่วนประสิทธิภาพรวมทั้งมาตรฐานในการให้บริการนั้นผู้ประกอบการรถสี่ล้อแดงจะเป็นผู้รับผิดชอบ จะสามารถแก้ไขปัญหาจราจรอันเป็นสำคัญของเมืองเชียงใหม่ได้อีกด้วย เพราะปัญหาจราจรของเมืองเชียงใหม่ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เกิดจากการที่รถเมล์ของโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเข้ามาวิ่งในเขตรอบในไม่สอดคล้องกับลักษณะของถนนที่ค่อนข้างแคบและไม่สามารถขยายได้ แต่ถ้าเป็นรถที่มีขนาดเล็กจะเหมาะสมและสะดวกมากกว่า

อีกทั้งขณะนี้เมืองเชียงใหม่กำลังจะมีงานสำคัญระดับโลกเกิดขึ้น คือ งานมหกรรมพืชสวนโลก เฉลิมพระเกียรติ (1 พฤศจิกายน 2549-31 มกราคม 2550) โดยทางเทศบาลได้สัมปทานเส้นทางเดินรถทำให้ผู้ประกอบการรถสี่ล้อแดงได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก ในกรณีดังกล่าวอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงานหรือการเข้าร่วมโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองเชียงใหม่ได้ เพราะผู้ประกอบการรู้สึกไม่พอใจที่เทศบาลไม่เห็นความสำคัญ ไม่เห็นใจผู้ประกอบการเดินรถในระดับรากหญ้า ดังนั้นเทศบาลจึงควรยกเลิกสัมปทานการเดินรถของเทศบาลช่วงงานมหกรรมพืชสวนโลก เพื่อลดปัญหาความไม่พอใจที่เกิดขึ้น