

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เป็นการศึกษาการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะของผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ วิเคราะห์ความคุ้มค่าของการดำเนินงาน โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองเชียงใหม่ ปัญหาและแนวทางปรับปรุง ตลอดจนการขยายการให้บริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) โดยใช้วิธีการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูล จากการศึกษาจากเอกสาร (Documentary Study) และการศึกษาภาคสนาม (Field Study) โดยการใช้แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ เป็นเครื่องมือในการศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มประชากร ซึ่งประกอบด้วย 2 กลุ่มใหญ่ คือ ผู้ประกอบการภาครัฐ โดยการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) และกลุ่มผู้ใช้บริการภาคประชาชน โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างประชากรแบบหลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling) จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 103 คน ซึ่งจากการเก็บกลุ่มตัวอย่างสามารถเก็บกลุ่มตัวอย่างได้จำนวน 96 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 93.20

5.1 สรุป

ผลการศึกษาสามารถสรุปได้เป็น 3 ประเด็นตามวัตถุประสงค์ คือ

5.1.1 ความคิดเห็นของผู้ใช้บริการเกี่ยวกับการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

จากผลข้อมูลของกลุ่มผู้ใช้บริการ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นชาย มีอายุระหว่าง 20 – 30 ปี สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษา มีรายได้ต่อเดือน ต่ำกว่า 4,500 บาทต่อเดือน และ 4,501-10,000 บาทต่อเดือน ส่วนใหญ่มีสมาชิกในครอบครัว 3-4 คน ในการใช้ยานพาหนะ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรถส่วนตัวมีน้อยกว่าไม่มีรถส่วนตัว ที่มีส่วนตัวส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ มีเหตุผลในการใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ เพราะว่า ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางและไม่มีรถส่วนตัว

ช่วงเวลาที่ผู้ใช้เดินทางมาก คือ ในช่วงเวลา 16.01 – 18.00 น. และ 07.01 – 09.00 น. ประเภทรถที่ใช้เดินทางในเขตเทศบาล เป็นรถเมล์ รองลงมาคือ รถสี่ล้อแดง ลักษณะการใช้

รถส่วนตัวในการเดินทาง ใช้ร่วมกันเป็นส่วนใหญ่ จำนวนเที่ยวที่ใช้รถโดยสารเดินทางในเขตเทศบาลฯ เฉลี่ย 1 สัปดาห์ (ไป-กลับ) 7 ครั้งขึ้นไป

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจมากต่อการบริการขนส่งของระบบขนส่งสาธารณะ มีความต้องการในการใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะ และเห็นว่า การให้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ทางราชการเข้าไปควบคุมดูแล และมีความพึงพอใจในการให้บริการของระบบการขนส่งสาธารณะ แต่มีความเห็นว่า ระบบการขนส่งสาธารณะยังให้บริการยังไม่ทั่วถึง เมื่อเปรียบเทียบระหว่างการบริการขนส่งของรถเมย์ และรถสี่ล้อแดง พบว่า การบริการขนส่งของรถเมย์ ได้รับความพึงพอใจมากกว่า รถสี่ล้อแดง ความต้องการในการใช้บริการของรถเมย์มีมากกว่ารถสี่ล้อแดง และพึงพอใจในบริการรถเมย์มากกว่ารถสี่ล้อแดง มีความพึงพอใจว่าทางราชการเข้าไปควบคุมดูแลการบริการของรถเมย์มากกว่ารถสี่ล้อแดง แต่มีความเห็นว่า รถสี่ล้อแดงให้บริการทั่วถึงมากกว่ารถเมย์ และการบริการยังอยู่ในความนิยมของประชาชน

ความคิดเห็นในการจัดการขนส่งสาธารณะ ในด้านการบริการขนส่งของรถเมย์ โดยภาพรวมได้รับพึงพอใจในระดับมาก และพบว่า พนักงานขับรถประจำทาง พนักงานเก็บค่าโดยสาร นายตรวจ ส่วนใหญ่มีกิริยามารยาทดี สภาพรถมีสภาพดี พนักงานขับรถประจำทางปฏิบัติตามกฎจราจร การใช้บริการรถประจำทางในเขตเมืองเชียงใหม่ มีความปลอดภัย แต่มีความเห็นว่าการกำหนดป้ายให้รถประจำทางจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร ยังไม่เหมาะสม และรถประจำทางที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ยังมีจำนวน ไม่เพียงพอ ส่วนการบริการขนส่งของสี่ล้อแดง โดยภาพรวมได้รับความพึงพอใจระดับปานกลาง รถสี่ล้อแดงที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ มีจำนวนเพียงพอ มีความสะดวกรวดเร็ว แต่มีสภาพไม่ค่อยดี ไม่มีความปลอดภัย และมีความเห็นว่าการพนักงานขับรถไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร กิริยามารยาทไม่ค่อยดีนัก แต่งกายยังไม่เรียบร้อย และคิดราคาค่าโดยสารไม่เที่ยงธรรม

5.1.2 ความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับการให้บริการด้านขนส่งสาธารณะและการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการดำเนินงานโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองเชียงใหม่

จากผลข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ สรุปได้ว่า การให้บริการด้านขนส่งสาธารณะ ผู้ประกอบการภาครัฐเห็นว่า โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เป็นโครงการที่ตอบสนองความต้องการของประชาชนในการแก้ไขปัญหาระบบขนส่งมวลชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ แต่จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เข้าร่วมโครงการ พบว่า พนักงานขับรถส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีประสบการณ์ในการขับรถสองแถว (สี่ล้อแดง) มาแล้วประมาณ 11 – 20 ปี รูปแบบการเดินรถของรถสี่ล้อแดงที่เข้าร่วมโครงการฯ จะออกรถทุกๆ 10 – 15 นาที หรือบางครั้งก็ 30 นาทีต่อคิว โดยหมุนเวียนกันไป หลังจากออกคิว หรือหมดคิวแล้ว

ถึงสามารถเดินรถตามปกติได้ เหตุผลที่เข้ามาร่วมโครงการ เนื่องจากปัจจุบันมีผู้ใช้บริการรถสี่ล้อแดงน้อยลง ในขณะที่จำนวนรถสี่ล้อแดงมีมากขึ้น และการดำเนินการเองมีค่าใช้จ่ายสูง เพราะต้องขับรถวิ่งวน ไม่ประจำทาง การเข้าร่วมโครงการ ได้รับผลตอบแทนที่ดี แต่มีผู้โดยสารมาใช้บริการน้อย เพราะผู้โดยสารส่วนใหญ่นิยมใช้บริการลักษณะเดิมคือส่งถึงจุดหมาย ดังนั้นในกรณีของรถสี่ล้อแดงที่เข้าร่วมโครงการจะไม่สามารถออกนอกเส้นทางได้ ผู้โดยสารจึงไม่นิยมขึ้น เพราะไม่ยอมต่อรถหลายเที่ยว

ในการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการดำเนินงานโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองเชียงใหม่ ตัวแทนผู้ประกอบการภาครัฐ (โครงการรถบริการขนส่งมวลชนเชียงใหม่) กล่าวว่า ปัจจุบันการดำเนินงานของโครงการได้รับการอุดหนุนเงินงบประมาณจากเทศบาลนครเชียงใหม่ สำหรับปีงบประมาณ 2549 โดยเป็นงบประมาณรายจ่ายเฉพาะการการเดินรถประจำทางหรือขนส่งเป็นเงินทั้งสิ้น 23,620,000 บาท (ยี่สิบสามล้านหกแสนสองหมื่นบาทถ้วน) โดยเทศบาลนครเชียงใหม่ได้ประมาณการรายรับ จำนวนทั้งสิ้น 31,000,000 บาท (สามสิบล้านบาทถ้วน) โดยมาจากค่าโดยสาร ค่าเช่ารถประจำทาง ค่าเช่าสิทธิโฆษณาประชาสัมพันธ์ บริเวณ จุดจอดรถและบริเวณรถโดยสาร และเงินงบประมาณ ขณะนี้โครงการดำเนินการมาประมาณ 9 เดือน มีรายได้จากการรับส่งผู้โดยสาร รวมทั้งสิ้น 5,728,715 บาท โดยเฉลี่ยมีรายได้จำนวน 636,523 บาทต่อเดือน จากการประมาณการรายรับโดยเทศบาลนครเชียงใหม่มีค่าความคุ้มค่าสูง แต่ในส่วนงานด้านการเงินอยู่ระหว่างทำการสอบถามบัญชีเพื่อตรวจสอบภาวะความคุ้มค่าของการดำเนินโครงการ ส่วนด้านผู้ประกอบการรถสี่ล้อแดงที่เข้าร่วมโครงการกล่าวว่า จากการเข้าร่วมโครงการประมาณในช่วงสี่เดือนแรกนั้น ประสบปัญหาการขาดทุน เนื่องจากปริมาณของผู้โดยสารมีน้อย ในขณะที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูงขึ้น และค่าบำรุงรักษา จากการที่มีรายได้้น้อยกว่าเดิม ไม่คุ้มค่า และปัจจุบันเทศบาลนครเชียงใหม่ได้ลดปริมาณรถสี่ล้อแดงที่เข้าร่วมโครงการลง เหลือเพียง 25 คัน เพื่อลดต้นทุนการดำเนินงานลง ดังนั้นเงินที่ได้รับการสนับสนุนฯ จึงลดลงเหลือเพียง 100,000 บาทต่อเดือน

5.1.3 ปัญหาและแนวทางปรับปรุง ตลอดจนการขยายการให้บริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่

จากผลการวิเคราะห์แบบสอบถาม พบว่า สภาพปัญหาของการให้บริการขนส่งสาธารณะในด้านสภาพปัญหาที่เป็นผลมาจากการจัดการขนส่งสาธารณะระหว่างรถโดยสารประจำทาง (รถเมย์) และ รถสี่ล้อแดง เมื่อเปรียบเทียบโดยรวมแล้ว การจัดการขนส่งสาธารณะ (รถเมย์) มีความคิดเห็นของสภาพปัญหาใกล้เคียงกับ รถสี่ล้อแดง และเห็นว่า รถเมย์ประหยัดค่าใช้จ่าย มีความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน มากกว่ารถสี่ล้อแดง แต่รถเมย์มีความสะดวกรวดเร็วน้อยกว่ารถ

รถสี่ล้อแดง ในขณะที่รถสี่ล้อแดงมีค่าโดยสารราคาแพงกว่า ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดสูง ก่อให้เกิดมลภาวะทางเสียงและอากาศมากกว่ารถเมล์ และมีอุบัติเหตุเกี่ยวกับการเดินทางมากกว่ารถเมล์ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคาดหวังสูงต่อทางราชการและหรือภาคเอกชนในการร่วมพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ปัญหาเหล่านี้ ส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาอื่นๆ ในการขนส่งสาธารณะ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อปัญหาต่างๆ เรียงตามลำดับ ดังนี้ ปัญหาเกี่ยวกับกิจกรรมรยาท ปัญหาเกี่ยวกับเส้นทางการเดินทาง ราคาค่าโดยสาร จำนวนรถ การบริการ เวลา การประชาสัมพันธ์ และสภาพรถ

ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา เมื่อเปรียบเทียบระหว่างรถเมล์ และ รถสี่ล้อแดง พบว่า ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา รถเมล์มีระดับความพึงพอใจใกล้เคียงกับรถสี่ล้อแดง และพบว่ารถเมล์มีสภาพรถ มีความสะดวกสบาย ตัวรถเมล์เป็นระบบเดียวกัน พนักงานขับรถ ปรับค่าโดยสารให้เหมาะสม ขยายเส้นทางเดินรถออกนอกเมือง การตรวจตราของเจ้าหน้าที่ราชการหรือนายตรวจ การประกันชีวิตและทรัพย์สิน การเพิ่มระยะทางเดิน ความตรงต่อเวลาตามตารางเดินรถ การประชาสัมพันธ์ การสำรวจความต้องการ ที่จำหน่ายตั๋ว มีสำนักงานติดต่อ ดีกว่ารถสี่ล้อแดง ซึ่งเป็นปัญหาที่รถสี่ล้อแดงควรนำไปแก้ไข ส่วนรถสี่ล้อแดงสามารถเดินทางได้รวดเร็วทันเวลา มีป้ายหรือสถานที่หยุดรถรับผู้โดยสาร จำนวนรถ ที่พักหรือจุดพักรอผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวรถ เส้นทางเดินรถ ดีกว่ารถเมล์ ซึ่งเป็นปัญหาที่รถเมล์ควรนำไปแก้ไขปัญหา และผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยในการจัดให้มีรถบริการเฉพาะนักเรียน นักศึกษา การจัดให้มีบริการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าขนส่ง และการปรับปรุงพัฒนาการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ รัฐควรเข้าไปสนับสนุนด้านต่างๆ มากขึ้น ส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อควรปรับปรุงระบบการขนส่งสาธารณะ เรียงตามลำดับ ดังนี้ ในด้านเส้นทางการเดินทาง จำนวนรถ ราคาค่าโดยสาร กิจกรรมรยาท การประชาสัมพันธ์เท่ากันกับการบริการ เวลา และสภาพรถ

จากผลการสัมภาษณ์ พบว่า ปัญหาและแนวทางปรับปรุง ตลอดจนการขยายการให้บริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ปัจจุบันการดำเนินงานของโครงการพบปัญหาหลักคือ จำนวนบุคลากรไม่เพียงพอ ในขณะที่ปริมาณงานมีจำนวนมาก ระบบสารสนเทศไม่รองรับภาระงานที่เกิดขึ้น ปัญหาด้านการจัดการที่ยังไม่ได้มาตรฐาน ด้านอาคารสถานที่ โดยเฉพาะสำนักงาน และบริเวณที่จอดรถ ปัจจุบันอาศัยพื้นที่ของการเคหะฯ หนองหอย ซึ่งมีพื้นที่ค่อนข้างคับแคบ ไม่สามารถจอดรถอย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย การตอบรับของประชาชนค่อนข้างดี แต่ควรมีการเพิ่มเส้นทางในการเดินรถให้ตอบสนองความต้องการของประชาชนให้มากขึ้น เนื่องจากขณะนี้เส้นทางการให้บริการยังไม่ครอบคลุม ปริมาณรถโดยสารมีน้อย มีโครงการเพิ่มปริมาณรถโดยสารให้เพียงพอกับความต้องการ และปัญหาที่สำคัญอีกประการคือ ราคาเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น

เรื่อยๆ มีผลต่อการดำเนินงานของโครงการเป็นอย่างมาก เห็นด้วยว่าการจัดระบบขนส่งสาธารณะหรือระบบขนส่งมวลชน ควรได้รับการอุดหนุนจากภาครัฐอย่างเต็มที่ ส่วนผู้ประกอบการรถสี่ล้อแดงที่เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่เห็นว่า ปัญหาหลักที่เกิดขึ้น คือ รายได้ที่ได้รับน้อยกว่าเดิมขาดอิสระในการเดินรถ ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้ เพราะต้องวิ่งประจำทาง ออกนอกเส้นทางไม่ได้ ทำให้ปริมาณผู้โดยสารน้อย และผู้ขับรถสี่ล้อแดงส่วนใหญ่ (ที่สังกัดสหกรณ์รถนาเดินรถ และที่ไม่ได้อยู่ในสังกัด) ไม่เห็นด้วยกับโครงการนี้ ทั้งในส่วนของรถเมล์ (มินิบัส) ของโครงการรถบริการขนส่งมวลชนเชียงใหม่ ว่าควรออกมาเดินรถบริเวณรอบนอก เพราะเป็นรถขนาดใหญ่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด และภาครัฐควรให้การสนับสนุนกิจการการเดินรถในส่วนสี่ล้อแดงมากขึ้นและอย่างเต็มที่ โดยมีการประกันรายได้เพื่อก่อให้เกิดความมั่นใจของผู้ประกอบการรถสี่ล้อแดงซึ่งเป็นกลุ่มคนรากหญ้าที่เป็นคนกลุ่มใหญ่ในสังคม

5.2 อภิปรายผล

จากผลการศึกษาความคิดเห็นของทุกฝ่าย คือ ผู้ใช้บริการ ผู้ประกอบการภาครัฐและเอกชนในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ เพื่อนำไปสู่การจัดทำแผนนโยบายในการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ที่มีประสิทธิภาพนั้น มีความสอดคล้องกันคือ เห็นด้วยว่าการบริการขนส่งของระบบขนส่งสาธารณะได้รับความพึงพอใจมากในการให้บริการ และมีความต้องการในการใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะ แต่มีความเห็นว่า ระบบการขนส่งสาธารณะยังให้บริการยังไม่ทั่วถึง การบริการขนส่งของรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) ได้รับความพึงพอใจและความต้องการมากกว่า รถสี่ล้อแดง ถึงกระนั้น รถสี่ล้อแดงมีปริมาณให้บริการทั่วถึงมากกว่ารถเมล์ และการบริการยังอยู่ในความนิยมของประชาชน สอดคล้องกับผลการวิจัยของ นิรันดร์ ชวนชื่น (2539) ซึ่งพบว่า ประชาชนยังให้ความนิยมต่อระบบการขนส่งสาธารณะ (รถโดยสารประจำทาง รถสองแถว) ส่วนการบริการขนส่งของรถเมล์ ได้รับความพึงพอใจหลายด้านด้วยกันคือ พนักงานส่วนใหญ่มีกิริยามารยาทดี สภาพรถดี ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร มีความปลอดภัย แต่เห็นว่า ป้ายรถประจำทางมีน้อยและมีจำนวนรถไม่เพียงพอ ส่วนรถเมล์แดง (รถสี่ล้อแดง) ถึงแม้จะมีจำนวนเพียงพอ มีความสะดวกรวดเร็ว แต่ก็มีสภาพรถไม่ค่อยดี ไม่มีความปลอดภัย พนักงานขับรถไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร มีกิริยามารยาทไม่ค่อยดี แต่งกายไม่เรียบร้อย และค่าโดยสารแพง

ในด้านความคุ้มค่าของจำนวนรถที่ให้บริการและปริมาณของผู้ใช้บริการ ซึ่งจะนำไปสู่การดำเนินการวางแผน จากผลการวิจัยพบว่า ปัจจุบันการดำเนินงานของโครงการได้รับการอุดหนุนเงินงบประมาณจากเทศบาลนครเชียงใหม่ จากการประมาณการรายรับมีค่าความคุ้มค่าสูง

และพบว่า ต้นทุนในการดำเนินงานที่ผ่านมา จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี รวมทั้งการศึกษาจากเอกสารด้านการเงินและการบัญชี รายงานการใช้จ่ายงบประมาณประจำปีพบว่า สาเหตุที่ทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานสูงมากเนื่องมาจาก ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับ ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน เชื้อเพลิง และหล่อลื่นสูง ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาสูง รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในการดำเนินงานสูง

ส่วนผู้ประกอบการรถสองแถวรายย่อยที่เข้าร่วมโครงการนั้นประสบปัญหาการขาดทุน เนื่องจากปริมาณของผู้โดยสารมีน้อย ในขณะที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูงขึ้น และค่าบำรุงรักษา สอดคล้องกับผลการวิจัยของ กฤษณา ภาณุเวช (2534) ซึ่งพบว่า การบริการมีต้นทุนสูงขึ้น เนื่องมาจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น และการซ่อมแซม และบำรุงรักษารถ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะนำไปสู่การขึ้นราคาค่าโดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น และจะส่งผลกระทบต่อ การลดลงของผู้ใช้บริการ สอดคล้องกับผลการวิจัยของ นิสิต พันธมิตร (2543) ซึ่งพบว่า แนวโน้ม ความต้องการระบบขนส่งมวลชนจะเปลี่ยนแปลงในทางลดลง เนื่องมาจากปัญหาการสูญเสียเวลา ในการเดินทางและค่าโดยสารที่ปรับตัวสูงขึ้น สอดคล้องกับผลการวิจัยของ จิตรภรณ์ ปัญญาสัน (2546) ซึ่งก็พบว่า มีปัญหาการขาดทุนสะสมอย่างต่อเนื่องของรถโดยสารประจำทาง และระบบขนส่งสาธารณะที่ยังไม่ได้มาตรฐาน

ในด้านปัญหาและแนวทางปรับปรุง ตลอดจนการขยายการให้บริการขนส่งสาธารณะใน เขตเมืองเชียงใหม่ ซึ่งจะนำไปสู่การจัดแผนดำเนินงานที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และแก้ไขปัญหาในระยะยาว จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้บริการเห็นด้วยว่า สภาพปัญหาของการใช้ บริการขนส่งสาธารณะ เมื่อเปรียบเทียบโดยรวมแล้ว การจัดการขนส่งสาธารณะ (รถเมล์) มีสภาพ ปัญหาใกล้เคียงกับ รถสี่ล้อแดง ถึงแม้รถเมล์จะประหยัดค่าใช้จ่าย มีความปลอดภัยของชีวิตและ ทรัพย์สินมากกว่ารถสี่ล้อแดง แต่รถเมล์มีความสะดวกรวดเร็วน้อยกว่ารถสี่ล้อแดง ส่วนรถสี่ล้อแดง นั้นมีค่าโดยสารที่แพงกว่า และรถสี่ล้อแดงมีจำนวนมากทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ก่อให้เกิด มลภาวะทางเสียงและอากาศมากกว่ารถเมล์ และมีอุบัติเหตุเกี่ยวกับการเดินทางมากกว่ารถเมล์ แนวทางในการแก้ไขปัญหา เมื่อเปรียบเทียบระหว่างรถโดยสารประจำทางมีระดับใกล้เคียงกับรถ สี่ล้อแดง ถึงแม้รถเมล์โดยสารจะมีสภาพรถ มีความสะดวกสบาย ตัวรถระบบเดียว พนักงานขับรถมี มารยาทดี ค่าโดยสารมีความเหมาะสม สามารถขยายเส้นทางออกนอกเมือง มีการตรวจตราของ เจ้าหน้าที่ราชการหรือนายตรวจ ประกันชีวิตและทรัพย์สิน เพิ่มระยะทางเดิน ความตรงต่อเวลาตาม ตารางเดิน การประชาสัมพันธ์ การสำรวจความต้องการ ที่จำหน่ายตั๋ว มีสำนักงานติดต่อ มีศักยภาพ ที่จะพัฒนาได้ดีกว่ารถสี่ล้อแดง แต่รถสี่ล้อแดงก็มีจุดเด่นที่สามารถเดินทางได้รวดเร็วทันเวลา สามารถหยุดรถรับผู้โดยสารได้ทันที มีจำนวนรถมาก สามารถหาจุดที่พักรอได้ จำนวนเที่ยวรถ

เส้นทางเดินรถดีกว่า ส่วนใหญ่เห็นด้วยในการจัดให้มีรถบริการเฉพาะนักเรียน นักศึกษา การจัดให้มีบริการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าขนส่ง และการปรับปรุงพัฒนาการขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เชียงใหม่ รัฐควรเข้าไปสนับสนุนด้านต่างๆ มากขึ้น ส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อควรปรับปรุงระบบการขนส่งสาธารณะ เรียงตามลำดับ ดังนี้ ในด้านเส้นทาง การเดินทาง จำนวนรถ ราคาค่าโดยสาร กิริยามารยาท การประชาสัมพันธ์เท่าทันกับการบริการ เวลา และสภาพรถ สอดคล้องกับการศึกษาวิจัยของ สมบัติ ธรรมสอน (2541) ที่เสนอว่า ควรปรับปรุงแก้ไขโดยการนำรถโดยสารประจำทางที่ทันสมัยมาให้บริการ อบรมนิสัยและมารยาทของคนขับ ควบคุมการจอดรถโดยสารให้เป็นระเบียบ เพิ่มเส้นทางเดินรถให้เข้าถึงพื้นที่ให้มากขึ้น การศึกษาความเร็วและความล่าช้าของรถประจำทาง และในงานศึกษาวิจัยของ ชรัต พิริยะวัฒน์ (2543) ซึ่งเสนอว่า ปัจจัยที่หน่วยงานขนส่งควรให้ความสนใจ และปรับปรุงคุณภาพการบริการให้ดีขึ้น คือ ความสบายในการเดินทาง ความทันสมัยของรถและอุปกรณ์ต่างๆ ความรวดเร็วในการเดินทาง และความสะอาด ผู้โดยสารส่วนใหญ่ ให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีของระบบขนส่งสาธารณะแบบก้าวหน้ามาประยุกต์ใช้ในการเดินทาง สอดคล้องกับผลการวิจัยของ นิรันดร์ ชวนชื่น (2539) ที่เสนอว่า ควรปรับปรุงป้ายหยุดรถรับ-ส่ง ศาลาที่พักผู้โดยสาร การประชาสัมพันธ์ การจัดรถบริการนักเรียนเป็นการเฉพาะ และมีความคาดหวังว่า ทางราชการจะร่วมมือกับเอกชน ปรับปรุง พัฒนา การจัดการขนส่งสาธารณะ และควรจัดให้มีการบริการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางและปัญหาการจราจร ส่วนใหญ่มีความคาดหวังสูงต่อทางราชการและหรือภาคเอกชนในการร่วมพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ปัญหาเหล่านี้ ส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาอื่นๆ ในการขนส่งสาธารณะ เป็นปัญหาเกี่ยวกับกิริยามารยาท เส้นทาง การเดินทาง ราคาค่าโดยสาร จำนวนรถ การบริการ เวลา การประชาสัมพันธ์ และสภาพรถ สอดคล้องกับผลการวิจัยของ กฤษณา ภาณุเวช (2534) ซึ่งพบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีปัญหาเรื่องระยะเวลาที่ใช้ในการรอรถ เส้นทางเดินรถมีน้อย สภาพของรถที่ใช้บริการทรุดโทรม มารยาทของพนักงานประจำรถไม่สุภาพ พนักงานขับรถขับรถไม่ดี รถไม่จอดรับผู้โดยสาร ไม่ทราบเส้นทางเดินรถ และไม่มีศาลาที่พักให้ผู้โดยสาร ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้โดยสารที่มีต่อการบริการรถยนต์โดยสาร ผู้โดยสารมีข้อเสนอแนะคือ ควรเพิ่มจำนวนเส้นทางเดินรถและเพิ่มจำนวนรถ ส่วนผู้ประกอบการชี้แจงว่าเนื่องจากจำนวนบุคลากรไม่เพียงพอ ในขณะที่ปริมาณงานมีจำนวนมาก ระบบสารสนเทศไม่รองรับภาระงานที่เกิดขึ้น การจัดการที่ยังไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีอาคารสถานที่สำนักงาน และบริเวณที่จอดรถ แต่ก็มีโครงการในการเพิ่มเส้นทางเดินรถให้มากขึ้น และมีโครงการเพิ่มปริมาณรถโดยสารให้เพียงพอกับความต้องการ แต่ปัญหาที่สำคัญอีกประการคือ ราคาเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นเรื่อยๆ มีผลต่อการดำเนินงานของโครงการมาก และเห็นด้วยว่าการจัดระบบขนส่งสาธารณะ หรือระบบ

ขนส่งมวลชน ควรได้รับการอุดหนุนจากภาครัฐอย่างเต็มที่ ส่วนผู้ประกอบการรถสองแถวที่เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่เห็นว่า ปัญหาหลักที่เกิดขึ้น คือ รายได้ที่ได้รับน้อยกว่าเดิม ขาดอิสระในการเดินรถ ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้ เพราะต้องวิ่งประจำทาง ออกนอกเส้นทางไม่ได้ ทำให้ปริมาณผู้โดยสารน้อย และผู้ขับรถสองแถวส่วนใหญ่ (ที่สังกัดสหกรณ์รถลานนาเดินรถ และที่ไม่ได้อยู่ในสังกัด) ไม่เห็นด้วยกับโครงการนี้ ทั้งในส่วนของรถมินิบัส ของ ข.ส.ช.ม. และ รถสองแถวที่เข้าร่วมโครงการ จึงต้องออกจากโครงการ จะกลับเข้าร่วมโครงการหากภาครัฐให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ โดยมีการประกันรายได้เพื่อก่อให้เกิดความมั่นใจของผู้ประกอบการรถสองแถว เช่นเดียวกับ ชิดชัย อังคะไวมงคล (2535) เสนอว่า ในขณะที่รถสองแถวยังคงมีความจำเป็นและเหมาะสมต่อการสัญจรภายในเมือง จึงควรที่จะมีมาตรการหรือแนวทางในการจัดการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่เป็นระบบการขนส่งผู้โดยสารที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เพื่อให้เป็นการขนส่งสาธารณะที่ยังคงบทบาทสำคัญต่อการเดินทางของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ต่อไป

อย่างไรก็ตาม จากผลการวิจัยของ กฤษดา จันทร์ศรี (2536) พบว่า ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ไม่ได้มีการพัฒนาเท่าที่ควร ยังมีลักษณะเหมือนเมื่อ 30 ปี เห็นได้จากความล้มเหลวของระบบขนส่งมวลชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ที่ผ่านมา ชาวเชียงใหม่จึงนิยมใช้รถส่วนตัว ทำให้รถสองแถวรับจ้างเพิ่มขึ้น เป็นสาเหตุให้ปริมาณการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เช่นเดียวกับงานวิจัยของ วิญญู สงวนชาติ และสุรัชย์ คำจินะ (2540) ซึ่งพบว่า รถขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงใหม่กำลังอยู่ในสภาพถดถอย ผู้โดยสารมีแนวโน้มเสื่อมความนิยมในการใช้บริการ โดยได้มีการศึกษาเปรียบเทียบระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดพิษณุโลก ซึ่งมีระบบการดำเนินการรถประจำทางที่มีประสิทธิภาพแล้วนำมาปรับปรุงเข้ากับระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดเชียงใหม่ โดยเน้นระบบการเดินรถสองแถว และได้เสนอเส้นทางเดินทางเดินรถสองแถวจำนวน 12 เส้นทาง ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงใหม่ที่ควรตระหนัก และมีผลเชื่อมโยงปัญหาการจราจรและขนส่ง คือ จำนวนผู้ใช้บริการต่ำ ความนิยมใช้บริการลดลง ระบบขาดการประสานต่อเชื่อมที่ดี ปัญหาระหว่างผู้ประกอบการวิ่งทับเส้นทาง มาตรฐานการให้บริการยังไม่ดีพอ เช่นเดียวกับงานวิจัยของ บริษัท เซาท์อีส เอเชีย เทคโนโลยี จำกัด บริษัทเอฟซีลอน จำกัด และบริษัททูลย์ส์เบอร์เกอร์อินเตอร์เนชั่นแนลลิงค์ (2537) ซึ่งเสนอว่า การจัดให้มีระบบการขนส่งมวลชนขนาดที่พอเหมาะและมีความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นการทดแทนการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลในระดับหนึ่ง ซึ่งจากผลการวิจัยของคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (2538) ยืนยันว่า จำนวนยานพาหนะจดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่ เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.3 ต่อปี อัตราการเพิ่มของรถส่วนบุคคลอยู่ในระดับสูงถึงร้อยละ 15.7 ต่อปี ปริมาณรถส่วนบุคคลจะเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่าภายในระยะเวลา 5 ปี

ดังนั้นการลงทุนระบบขนส่งสาธารณะส่วนใหญ่ต้องได้รับการสนับสนุนทางการเงิน ไม่ว่าจะเป็นการให้เปล่า โดยรัฐบาลบางส่วนและการสนับสนุนในรูปแบบอื่นๆ เช่นเดียวกับงานวิจัยของ จิราภา แจ็งใจดี (2541) แสดงความเห็นว่าการขนส่งโดยสารประจำทางเป็นการจัดบริการสาธารณะ เพื่อสนองความต้องการส่วนร่วมของประชาชนในแต่ละท้องถิ่น และความจำเป็นขั้นพื้นฐานที่ ฝ่ายปกครองที่จะต้องดำเนินการในฐานะสวัสดิการ โดยมีกฎหมายรองรับเพื่อประโยชน์มหาชน กิจกรรมขนส่งโดยสารรถประจำทางเป็นกิจการบริการที่อยู่ในอำนาจและหน้าที่ของท้องถิ่น แม้ว่า กิจการขนส่งเป็นกิจการขนาดใหญ่ ซึ่งต้องใช้งบประมาณมากเทคนิคสูง แต่โดยอำนาจและหน้าที่ ท้องถิ่นต้องดำเนินการ อีกทั้งเป็นการกระจายอำนาจบริการสาธารณะให้ประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมดูแลรับผิดชอบเป็นการส่งเสริมระบอบประชาธิปไตย ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันการจัด กิจการขนส่งโดยสารรถประจำทางรัฐดำเนินการเป็นการรวมอำนาจบริการให้อยู่ในการดำเนินการ ของรัฐ ขัดต่อการกระจายอำนาจบริการสาธารณะให้กับท้องถิ่น และรัฐก็ไม่อาจเข้าใจถึงสภาพ ปัญหาของการขนส่งโดยสารรถประจำทางได้ดีกว่าประชาชนในท้องถิ่น โดยจัดตั้งองค์กรที่มี รูปแบบสหการผสม เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนดูแลรับผิดชอบ มีความเป็นอิสระในการจัดบริการ ขนส่งได้เต็มรูปแบบ เช่นเดียวกับงานศึกษาวิจัยของ สถาบันบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (2547) ซึ่งเห็นว่า การจัดระบบขนส่งมวลชนเป็นความจำเป็นเร่งด่วนที่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องรีบดำเนินการให้เป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ จากการรับฟังความคิดเห็น ผู้ประกอบการรถสี่ล้อแดงส่วนใหญ่ยังวิตกกังวลผลกระทบด้านรายได้ และจะให้ความร่วมมือใน การเป็นพันธมิตรบริการในโครงการ หากหน่วยงานภาครัฐสามารถจัดหางบประมาณมาสนับสนุน โครงการเพื่อให้การประกันรายได้มีความเป็นไปได้และเหมาะสมกับสถานการณ์ทั้งในปัจจุบันและ อนาคต เช่นเดียวกับข้อคิดเห็นของ ดวงจันทร์ อาภาวัชรุดม (2549) ซึ่งเห็นด้วยว่า รถสองแถวหรือ รถสี่ล้อแดงที่ให้บริการ ไม่ได้ให้บริการเป็นเส้นทาง และให้บริการได้ครั้งละไม่มาก และไม่สามารถรับส่งผู้โดยสารได้ตามความต้องการที่แท้จริง เพราะการให้บริการเช่นนี้ ผู้ใช้บริการ ไม่สามารถตัดสินใจได้ตามความต้องการฝ่ายเดียวเหมือนการขนส่งสาธารณะที่ประจำเส้นทาง จึงไม่ สามารถเป็นทางเลือกในการเดินทางแทนการใช้รถส่วนตัวได้ แม้ขณะนี้เทศบาลนครเชียงใหม่จะมี การจัดรถเมล์ให้บริการแล้ว แต่บริการได้บางเส้นทางเท่านั้น ไม่สามารถเรียกว่าเป็นระบบขนส่งที่มี ประสิทธิภาพ เพราะยังไม่ครอบคลุมเส้นทางที่ประชาชนจำเป็นต้องใช้ ในภาวะที่น้ำมันขึ้นราคา และอุดราคาสินค้าอุปโภคบริโภคให้ขึ้นราคาตามขึ้นไปด้วยนี้ ภาครัฐ โดยเฉพาะการบริหารส่วน ท้องถิ่นจำเป็นต้องอนุมัติงบประมาณเพื่อทำให้ระบบขนส่งมวลชนของเมืองเชียงใหม่มี ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เป็นทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน ซึ่งในขณะนี้ได้มีการศึกษา ความเป็นไปได้ของระบบขนส่งมวลชนในเมืองเชียงใหม่ โดยการเสนอเส้นทางเดินหลายสาย

เพื่อให้ประชาชนเสนอความคิดที่หลากหลายและสรุปเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

5.3 ข้อเสนอแนะ

1. กรณีโครงการรถบริการสาธารณะเชียงใหม่ (ผู้ประกอบการภาครัฐ) การแก้ปัญหาด้านความคุ้มทุน ที่เป็นไปได้ คือ การลดจำนวนการเดินทางในช่วงเวลาที่ไม่มีคนใช้บริการหรือใช้บริการน้อย ส่วนในช่วงเวลาเร่งด่วนให้เพิ่มจำนวนรถ และเพิ่มเส้นทางรถเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนในช่วงดังกล่าว ซึ่งจะสามารถเพิ่มรายได้จากค่าโดยสาร และเป็นการลดต้นทุนในด้านน้ำมันเชื้อเพลิงอีกทางหนึ่งด้วย ส่วนปัญหาที่เกิดขึ้นชัดเจนอีกประการคือ ปัญหาด้านการบริหารจัดการ ที่ยังไม่ได้มาตรฐานนั้นควรให้ความสำคัญมากเพราะเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับระบบการดำเนินงานของโครงการทั้งระบบ ทั้งด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ ด้านการบริหารจัดการ และด้านวัสดุอุปกรณ์พื้นฐานที่สำคัญให้รองรับการดำเนินงาน (4M) ดังนั้นควรมีการศึกษาหรือประเมินผลการดำเนินงานในประเด็นดังกล่าว (4M) เพื่อนำผลที่ได้มาปรับปรุงพัฒนาการดำเนินงานได้อย่างตรงกับสภาพปัญหาที่แท้จริง รวมทั้งศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้บริการเป็นระยะๆ อย่างต่อเนื่อง จะสามารถดำเนินการและพัฒนาการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพอย่างมีทิศทาง

2. ผู้บริหาร โครงการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะ ควรมีการจัดทำแผนกลยุทธ์ และแผนปฏิบัติการในทุกระยะ ทั้งในระยะยาว (10 ปี) ระยะปานกลาง (5 ปี) ระยะสั้น (1 ปี) ให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรมเพื่อให้การดำเนินงานสามารถดำเนินการได้อย่างมีทิศทางที่ชัดเจน และเป็นระบบอย่างมีประสิทธิภาพ

3. กรณีผู้ประกอบการรถสี่ล้อแดงส่วนใหญ่ที่ยังวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านรายได้ และจะให้ความร่วมมือในการเป็นรถร่วมบริการในโครงการฯ หากหน่วยงานภาครัฐสามารถจัดหางบประมาณมาสนับสนุนเป็นการประกันรายได้ที่มีความเป็นไปได้และเหมาะสมกับสถานการณ์ โดยอาจเป็นข้อตกลงจากการทำประชามติ หรือจากการประชุมเพื่อหาข้อสรุปจากกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านภาครัฐทั้งในส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น รวมทั้งผู้ประกอบการภาคเอกชน ซึ่งควรพิจารณาและตระหนักอยู่บนหลักการว่าประเด็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเป็นวาระที่สำคัญ จำเป็น เร่งด่วน มีผลกระทบที่สำคัญกับคนเชียงใหม่ซึ่งเป็นคนส่วนใหญ่ในสังคม และเป็นคนกลุ่มใน (In-Groups) ของผู้ประกอบการเอง

4. ควรมีการส่งเสริม และรณรงค์ให้ประชาชนเมืองเชียงใหม่หันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น รวมทั้งสร้างความตระหนักให้ประชาชนเกิดความรู้สึกร่วมในการเป็นเจ้าของ

โครงการฯ เพื่อแก้ไขปัญหาพื้นฐานของเมืองเชียงใหม่ ประชาชนทุกคนควรมีส่วนร่วมในทุกกระบวนการขั้นตอน ในลักษณะของการรับรู้ปัญหา การเสนอแนวทางในการแก้ไขเพื่อเป็นเสียงสะท้อนและเป็นข้อมูลประกอบการพัฒนา ปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งในส่วนของรถเมล์ และรถสี่ล้อแดง และ ที่สำคัญที่สุด ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนที่เป็นภาครัฐ ส่วนภูมิภาค ภาครัฐที่เป็นส่วนท้องถิ่น ผู้ประกอบการเอกชน และประชาชนเมืองเชียงใหม่ ควรมองปัญหาด้านการบริการขนส่งสาธารณะเป็นสิ่งที่ทุกคนได้รับผลกระทบโดยตรง ดังนั้นทุกคนควรมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังโดยไม่เน้นผลประโยชน์ส่วนตนเป็นหลัก

5. ควรมีการศึกษาวิจัยเปรียบเทียบหรือการศึกษาวิจัยระบบสาธารณะมากแห่งเพื่อแสวงหาแนวทางและรูปแบบที่เหมาะสมในการปรับใช้กับระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่