

บทบาทการขนส่งสาธารณะของรถสองแถวภายในเมืองเชียงใหม่

ในบทนี้จะกล่าวถึงบทบาทการขนส่งสาธารณะของรถสองแถวภายในเมืองเชียงใหม่ (เทศบาลนครเชียงใหม่) โดยจะเริ่มกล่าวถึงรูปแบบการเดินทางของประชาชนในเมืองเชียงใหม่โดยเฉพาะการเดินทางจำแนกตามการเลือกยานพาหนะ จากนั้นจะกล่าวถึงระบบการขนส่งสาธารณะภายในเมืองเชียงใหม่ ซึ่งจะประกอบด้วยรถประจำทาง (รถเมล์) รถสองแถวและรถจักรยานสามล้อรับจ้าง แล้วจะได้กล่าวถึงบทบาทการขนส่งสาธารณะของรถสองแถวภายในเมืองเชียงใหม่ โดยจะเริ่มจากความเป็นมาของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ รูปแบบการใช้รถสองแถวในการรับ - ส่งผู้โดยสารในอดีต จากนั้นจะได้กล่าวถึงโครงสร้างของกิจการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ ในเรื่องลักษณะของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ การเข้าร่วมเป็นสมาชิกสหกรณ์รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ เส้นทางหรือพื้นที่ให้บริการของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ ลักษณะคิวและจำนวนรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ บทบาทและความสำคัญของการขนส่งสาธารณะของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ และปัจจัยที่ทำให้รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ขยายตัว นอกจากนี้ยังศึกษาความคิดเห็นของประชาชนทั่วไปด้วย โดยศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจและสัมภาษณ์ภาคสนาม ในเขตพื้นที่ศึกษา (เทศบาลนครเชียงใหม่) สำหรับกลุ่มตัวอย่างของการศึกษารั้งนี้ จะเป็นผู้โดยสารที่ใช้บริการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จำนวน 60 คน และผู้ขับรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จำนวน 30 คน ซึ่งรายละเอียดในแต่ละหัวข้อ ของการศึกษาในครั้งนี้ จะขอนำไปกล่าวในหัวข้อถัดไป

4.1 รูปแบบการเดินทางของประชาชนในเมืองเชียงใหม่

ได้กล่าวมาแล้วว่าประชาชนของเมืองจะมีการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ของตนในแต่ละวัน ซึ่งต้องมีการเดินทางเป็นส่วนหนึ่งของการประกอบกิจกรรมนั้น ๆ การเดินทางของประชากร มีวัตถุประสงค์หลายอย่างด้วยกัน ซึ่งสามารถจำแนกได้ 5 วัตถุประสงค์คือไปทำงาน ไปโรงเรียน กลับบ้าน ติดต่อธุรกิจ และวัตถุประสงค์ส่วนตัว ซึ่งการเดินทางเพื่อแต่ละวัตถุประสงค์ บางครั้งก็จะมีการใช้พาหนะที่ต่างกันออกไป

ตารางที่ 4.1 แสดงปริมาณการเดินทางแยกตามภาวเลือกยานพาหนะ

พื้นที่ย่อย	ปริมาณการเดินทาง (เที่ยว/วัน)					รวม
	รถยนต์ส่วนตัว	รถจักรยานยนต์	รถประจำทาง	รถสองแถว	อื่น ๆ	
1	530.4	1629.2	75.8	37.9	681.9	2955
2	985.3	769.8	769.8	15.6	646.7	3387
3	1060.6	1779.1	513.2	44.7	581.6	4379
4	519.5	969.7	0.0	69.3	277.1	1836
5	367.9	1110.0	110.4	110.4	94.4	2024
6	257.7	859.1	13.0	171.9	472.5	1804
7	932.3	1476.2	155.4	349.6	194.2	3108
8	629.6	1206.7	0.0	0.0	157.4	1994
9	204.5	654.1	81.8	408.8	572.3	1922
10	554.1	769.6	123.1	184.7	307.9	1939
11	754.5	806.5	130.1	442.3	260.1	2394
12	343.3	3208.4	214.5	286.7	909.2	4962
13	894.4	114.2	76.1	171.3	0.0	1256
14	0.0	155.8	0.0	155.8	0.0	312
15	549.9	1467.0	294.6	302.8	207.0	2821
16	1118.8	1941.5	197.4	691.0	329.0	4278
17	1861.3	3461.5	98.0	783.7	783.6	6988
18	20.9	209.0	33.6	41.8	250.7	606
19	611.4	1604.8	382.1	267.4	343.9	3210
20	295.9	986.4	0.0	197.2	98.6	1578
21	0.0	821.0	513.1	110.5	667.1	2112
22	1929.4	3420.2	394.6	394.6	833.2	6972
23	795.4	641.4	102.6	256.6	307.9	2104

ส.จ. พจนกยอย	ปริมาณการเดินทาง (เที่ยว/วัน)					รวม
	รถยนต์ส่วนตัว	รถจักรยานยนต์	รถประจำทาง	รถสองแถว	อื่น ๆ	
24	60.8	1185.2	0.0	364.7	182.4	1793
25	536.0	1206.3	134.0	368.5	201.0	2446
26	428.8	786.2	143.0	822.1	285.9	2466
27	559.2	466.0	93.2	186.4	1211.8	2517
28	1152.5	1152.4	32.9	197.6	65.9	2601
29	99.4	894.9	149.1	447.4	99.4	1690
30	197.3	888.0	0.0	148.0	493.3	1727
31	213.1	71.0	71.0	284.1	0.0	639
32	920.7	3516.4	197.3	756.3	887.8	6281
33	1137.7	2754.3	0.0	179.6	658.7	4730
34	334.5	1806.8	267.6	702.6	1572.5	4684
35	782.3	2200.0	48.9	488.9	782.2	4302
36	344.5	561.4	102.1	191.4	51.1	1251
37	237.4	474.7	474.8	0.0	474.8	1662
38	1141.1	2647.4	182.6	456.5	365.2	4793
39	884.4	558.4	0.0	93.1	0.0	1536
40	203.7	1018.6	0.0	305.6	1018.6	2547
41	483.0	1957.3	0.0	711.7	381.4	3533
42	151.2	108.0	0.0	151.2	453.6	864
43	2495.3	4481.5	662.0	1273.2	1884.3	10796
44	479.4	3477.8	431.3	1463.9	553.3	6406
45	753.8	700.0	484.6	592.3	53.8	2585
46	596.9	1282.3	66.3	243.1	375.8	2564
47	162.0	647.7	0.0	388.6	226.7	1425



พ.ศ. พ.นท.ย.ย	ปริมาณการเดินทาง (เที่ยว/วัน)					รวม
	รถยนต์ส่วนตัว	รถจักรยานยนต์	รถประจำทาง	รถสองแถว	อื่น ๆ	
48	147.2	588.7	0.0	88.3	117.7	942
49	306.0	297.7	49.6	66.1	132.3	852
50	147.8	203.2	36.9	92.3	73.9	554
51	326.0	855.9	163.0	407.5	81.5	1834
52	0.0	1056.4	50.3	553.3	553.3	2213
53	0.0	5172.4	152.1	152.1	912.8	6389
54	142.0	1917.1	0.0	639.0	639.0	3337
55	598.9	3353.6	59.9	1497.1	1077.9	6587
56	822.8	1782.9	479.9	1234.3	822.9	5143
57	2177.6	3369.9	777.6	1244.4	2022.1	9592
58	125.5	1757.0	376.5	1004.0	376.5	3640
59	456.0	1653.0	285.0	456.0	342.0	3192
60	3892.6	3151.2	834.1	278.0	556.1	8712
61	565.8	660.1	377.1	282.9	94.3	1980
62	416.8	2375.7	458.5	83.4	416.8	3751
63	1155.5	770.4	77.0	0.0	0.0	2003
64	351.5	2421.4	664.0	312.4	1288.8	5038
65	242.0	1452.1	80.7	242.0	80.7	2098
66	733.9	992.8	86.3	215.8	518.0	2547
67	712.2	1305.9	534.2	356.1	1009.0	3917
68	250.9	547.4	114.0	228.1	342.1	1483
69	821.6	126.4	442.4	0.0	316.0	1706
70	612.2	306.1	306.1	0.0	367.3	1592
71	48.0	527.7	120.0	96.0	287.8	1080

พ.จ. พื้นที่ย่อย	ปริมาณการเดินทาง (เที่ยว/วัน)					รวม
	รถยนต์ส่วนตัว	รถจักรยานยนต์	รถประจำทาง	รถสองแถว	อื่น ๆ	
72	329.7	1088.3	230.9	66.0	263.8	1979
73	2268.6	1055.2	52.8	369.4	316.5	4063
รวม	47223.2	103724.7	14708.8	2717 5.9	34464.9	227298
ร้อยละ	20.8	45.6	6.5	12.0	15.1	100

ที่มา : สำนักงานพลังงานแห่งชาติ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางที่ 4.1 แสดงปริมาณการเดินทางแยกตามการเลือกยานพาหนะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ ซึ่งในการเดินทางจำแนกตามการเลือกยานพาหนะออกเป็นการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว, การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์, การเดินทางโดยรถประจำทาง, การเดินทางโดยรถสองแถว และการเดินทางโดยรูปแบบอื่น ๆ ซึ่งเป็นการเดินทางโดยพาหนะที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ เช่นรถสามล้อ จักรยาน และการเดินเท้า เป็นต้น จากตารางจะเห็นว่าภายในเมืองเชียงใหม่ประชาชนมีการเดินทางทั้งหมด 227,298 เที่ยวต่อวัน แบ่งเป็นการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว 47,223 เที่ยวต่อวัน รถจักรยานยนต์ 103,724 เที่ยวต่อวันรถโดยสารประจำทาง 14,708 เที่ยวต่อวัน รถสองแถว 27,175 เที่ยวต่อวันและเดินทางโดยรูปแบบอื่น ๆ ประมาณ 34,464 เที่ยวต่อวัน หรือคิดเป็นร้อยละ 20.8, 45.5, 6.5, 12.0 และ 15.1 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าประชาชนในเมืองเชียงใหม่จะเดินทาง โดยใช้พาหนะส่วนตัวมากที่สุด โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัวรองลงมาจะเป็นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งมีมากพอสมควรคือมีจำนวนการเดินทางประมาณ 47,884 เที่ยวต่อวันหรือคิดเป็นร้อยละ 18.5 ของปริมาณการเดินทางทั้งหมดต่อวัน

4.2 ระบบการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่

ระบบการขนส่งสาธารณะ นับเป็นการขนส่งที่มีบทบาทสำคัญอย่างมากในเมืองเชียงใหม่ จากการสำรวจตามแบบสอบถามของโครงการศึกษาการใช้พลังงานในการคมนาคมขนส่งทางบก โดยสำนักงานพลังงานแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2530 ได้แบ่งพื้นที่ศึกษา (เมืองเชียงใหม่) ออกเป็นพื้นที่ย่อย (Zone) พบว่าสัดส่วนการเดินทางผู้ที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาแบ่งได้เป็นการเดินทางด้วยรถนั่งส่วนบุคคล (PC), รถจักรยานยนต์ (MC) รถประจำทาง (CB) และรถสองแถวรับจ้าง (MB) คิดเป็นร้อยละ 20.8, 45.5, 6.5 และ 12.0 ตามลำดับ

รถขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ที่สำคัญ ๆ ในปัจจุบัน มี 4 ระบบ ได้แก่ รถประจำทาง, รถสองแถวรับจ้างหรือรถโดยสารขนาดเล็ก, และรถสามล้อแรงคน ซึ่งแต่ละระบบมีรายละเอียดดังนี้

1) รถประจำทาง

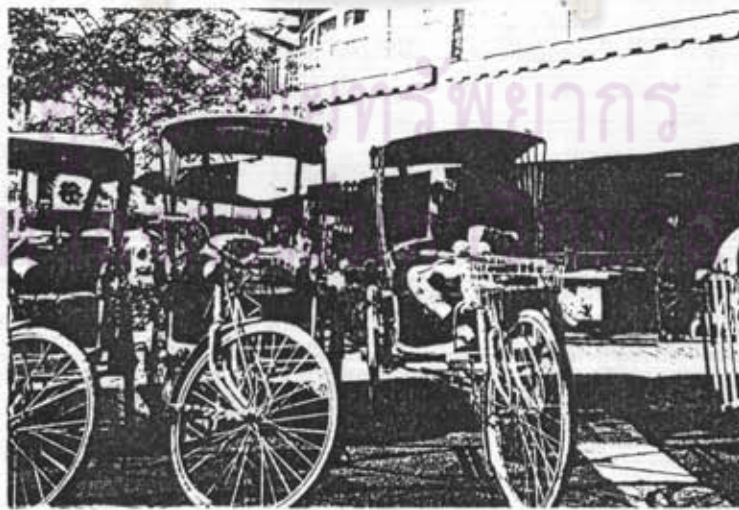
เส้นทางรถประจำทางในเขตเมืองเชียงใหม่ขณะนี้ มีวิ่งอยู่ 4 สายทางด้วยกัน ผู้ประกอบการเดินรถมี 2 บริษัท คือ บริษัท เชียงใหม่ไทยเดินรถ จำกัด ประกอบการเดินรถในเส้นทางหมายเลข 1, 2 และ 3 และ (2)



1. รถประจำทาง



2. รถสองแถว



3. รถจักรยานสามล้อ

บริษัทเปรมประชาขนส่ง จำกัด ประกอบการเดินรถในเส้นทางหมายเลข 6 เส้นทางหมายเลข 1, 2 และ 3 มีลักษณะเป็นเส้นแนวรัศมี (Radial Route) ตั้งต้นจากท่ารถชานเมืองด้านหนึ่ง ผ่านย่านศูนย์กลางธุรกิจและกาเวต้า แล้วสิ้นสุดที่ท่ารถชานเมืองด้านตรงข้าม เส้นทางหมายเลข 1 และ 3 อยู่ในแนวตะวันออก-ตะวันตก เส้นทางหมายเลข 2 วิ่งในแนวเหนือ-ใต้ของเมือง ส่วนเส้นทางหมายเลข 6 ซึ่งเปิดบริการใหม่ เป็นเส้นทางรอบเมือง (Ring-Route) วันซ้ายและขวา เนื่องจากระบบรถประจำทางในเมืองมีผู้ประกอบการ 2 บริษัท ในขั้นต้นจำเป็นต้องแยกอธิบายลักษณะและการบริการของรถประจำทางของ 2 บริษัทออกจากกัน

บริษัทเชียงใหม่ไทยเดินรถ จำกัด

บริษัทฯ ประกอบการเดินรถในเส้นทาง 3 สาย มีรถทั้งหมด 51 คัน (ตารางที่ 4.2) แบ่งเป็นจำนวนรถในเส้นทางหมายเลข 1, 2 และ 3 เท่ากับ 15, 18 และ 18 คัน ตามลำดับ รถที่ใช้อยู่มี 2 ขนาดคือขนาดใหญ่ (ความจุ 50 ที่นั่ง) 8 คัน และที่เหลือเป็นรถขนาดกลางซึ่งความจุที่นั่ง 35-40 ที่นั่ง รถที่นำมาใช้บริการทั้งหมดเป็นรถเก่า นำมาจากรถที่เคยบริการในสายอื่น มีอายุประมาณ 11 ปี รถที่เก่าต้องซ่อมบ่อยครั้ง ในวันหนึ่ง ๆ จำนวนรถที่วิ่งได้จริงจะอยู่ระหว่าง 36-40 คัน (ร้อยละ 72 ของรถทั้งหมด)

บริษัทฯ มีสำนักงานและอู่ซ่อมรถ/ที่เก็บรถรวม 1 แห่งอยู่ที่บ้านเลขที่ 130 ถนนเชียงใหม่-ดอยสะเก็ด บ้านหลักปิ่น ต.สันนาเม็ง อ.สันทราย ส่วนท่ารถประจำทางของสายต่าง ๆ นั้นไม่มีเป็นของบริษัทเอง อาศัยที่สาธารณะซึ่งต้องจ่ายค่าตอบแทนดูแลความสะดวกของท่ารถ ท่าละประมาณ 200-600 บาทต่อเดือน

เวลาเดินรถประจำทางอยู่ระหว่าง 06.10 น. ถึง 20.00 น. การจัดเวลาเดินรถ มีกำหนดแน่นอนตามนโยบายของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ความถี่ดังกล่าวสามารถยืดหยุ่นได้บ้างตามสภาพการจราจร ทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของนายท่ารถประจำทางคันหนึ่งจะถูกจัดให้วิ่งประมาณ 12-14 เที่ยวต่อวัน

ในปัจจุบัน บริษัทฯ ใช้รถ 36-40 คัน ให้บริการคิดเป็นจำนวน 494 เที่ยวต่อวัน (คิดจากจำนวนรถที่วิ่งจริง 38 คันละ 13 เที่ยวต่อวัน) รายรับต่อวันเฉลี่ยในรอบ 1 ปี เท่ากับ 28,000 บาทต่อวัน ได้จากการเก็บค่าโดยสารด้วยอัตราคงที่ 2.00 บาทต่อคนต่อเที่ยว

ตารางที่ 4.2 แสดงลักษณะเส้นทางรถประจำทางในเมืองเชียงใหม่

หมายเลข เส้นทาง	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ ที่วิ่งจริง	จำนวนเที่ยว ต่อวัน	จำนวนเที่ยว ต่อคืน	จำนวนผู้โดยสาร ต่อวัน	จำนวนรถ ที่มีอยู่ (คัน)	รายได้เฉลี่ย ต่อวัน (บาท)
1.	เชิงดอย - บวกรถ บวกรถ - เชิงดอย	17.6 15.5	11	133 - 154	12 - 14	↑	15	
2.	ป. ชั้น 7 - หนองหอย หนองหอย - ป.ชั้น 7	14.6 14.4	13	156 - 182	12 - 14	รวม 3 สาย 14,000	18	รวม 28,000
3.	ห้วยแก้ว - สถานีรถไฟ สถานีรถไฟ-ห้วยแก้ว	14.4 15.7	13	156 - 182	12 - 14	↓	18	
6.	รอบเมืองเชียงใหม่ (วนซ้าย) (วนขวา)	30.0 30.0	16	96	6		16	4,400

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บริษัทฯ มีพนักงานขับรถประมาณ 55 คน พนักงานเก็บค่าโดยสาร 55 คน นายตรวจ 10 คน นายท่า 10 คน ช่างซ่อม 25 คน และพนักงานสำนักงาน 10 คน

สำหรับรายละเอียดของเส้นทางรถทั้ง 3 สายมีดังนี้

สายที่ 1 หนองประทีป-เชิงดอย

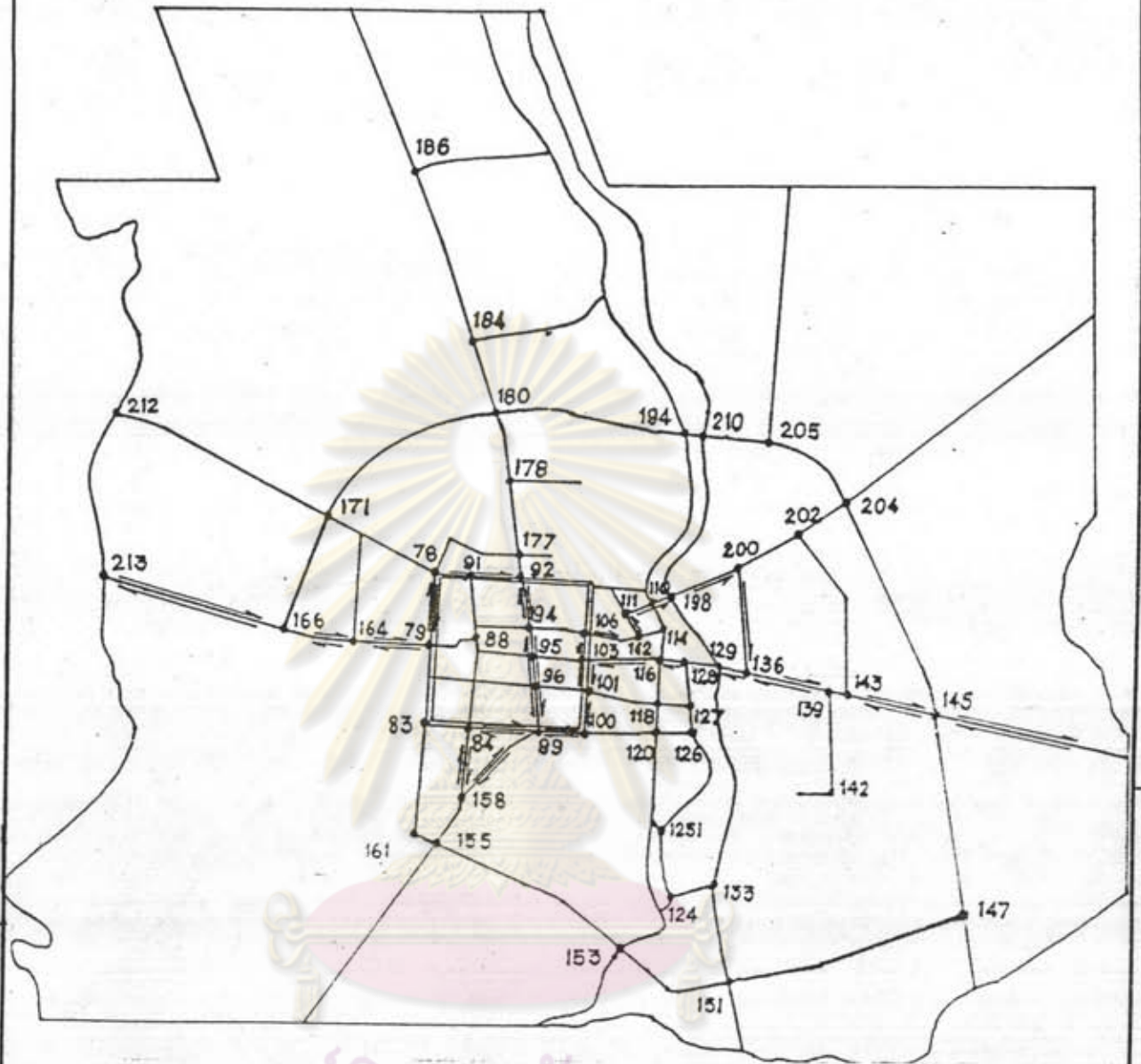
เที่ยวไป เริ่มต้นจากหนองประทีป ไปตามถนนเจริญเมืองข้ามสะพานนวรัฐไปตามถนนท่าแพ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนคชสาร เลี้ยวขวาไปตามถนนราชเชียงใหม่ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนวัวลาย เลี้ยวขวาไปตามถนนทิพยเนตรถึงสี่แยก เลี้ยวขวาไปตามถนนช่างหล่อ ผ่านประตูเชียงใหม่ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนพระปกเกล้า ผ่านสี่แยกประตูช้างเผือก เลี้ยวซ้าย ไปตามถนนมณีนพรัตน์ ถึงสี่แยกแจ้งหัวริน เลี้ยวซ้ายไปตามถนนบุญเรืองฤทธิ์ ผ่านสี่แยกประตูสวนดอก เลี้ยวขวาไปตามถนนสุเทพ ไปสุดเส้นทางที่เชิงดอยสุเทพ

เที่ยวกลับ เริ่มต้นจากเชิงดอยสุเทพไปตามถนนสุเทพ ถึงสี่แยกประตูสวนดอกเลี้ยวซ้ายไปตามถนนบุญเรืองฤทธิ์ ถึงสี่แยกแจ้งหัวริน เลี้ยวขวาไปตามถนนมณีนพรัตน์ ถึงสี่แยกประตูช้างเผือก เลี้ยวขวาไปตามถนนพระปกเกล้า เลี้ยวขวาไปตามถนนวัวลาย เลี้ยวขวาไปตามถนนทิพยเนตร ถึงสี่แยกประตูสวนปรุง เลี้ยวขวาไปตามถนนช่างหล่อ ตรงไปตามถนนราชเชียงใหม่ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนคชสาร ถึงสี่แยกลอยเคราะห์ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนมูลเมือง ถึงสี่แยกสมเพชร เลี้ยวขวาไปตามถนนช่างม่อ ถึงสี่แยกชานินทร์ เลี้ยวขวาไปตามถนนท้ายวังข้ามสะพานนครพิงค์ตรงไปตามถนนแก้ววรัถถึงสี่แยกโรงพยาบาลแมคคอร์มิค เลี้ยวขวาไปตามถนนบำรุงราษฎร์ถึงสี่แยกสันป่าข่อยเลี้ยวซ้ายไปตามถนนเจริญเมือง ไปสุดเส้นทางที่หนองประทีป

สายที่ 2 หนองหอย-ป.พัน 7

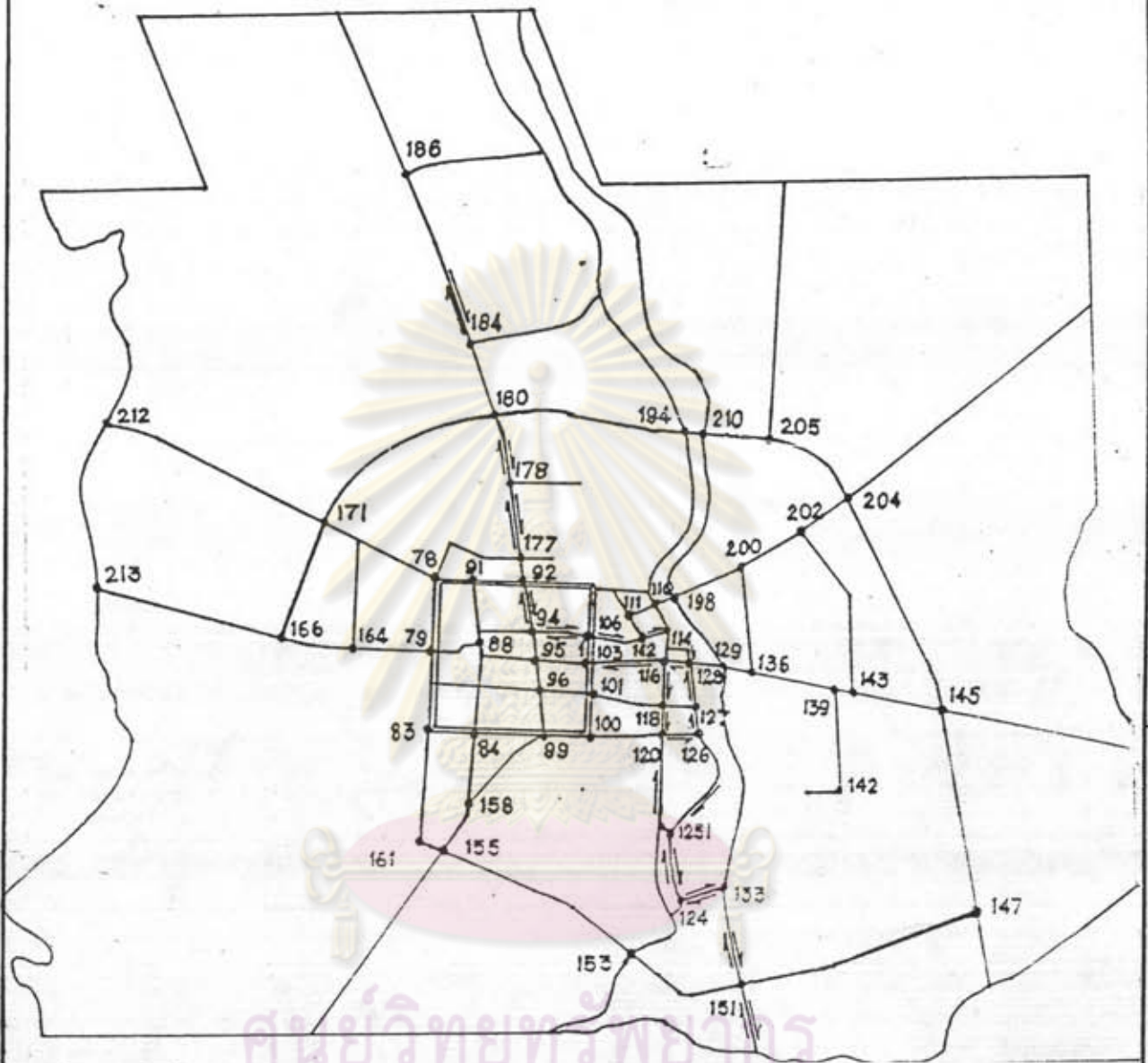
เที่ยวไป เริ่มต้นจากบ้านหนองหอย ไปตามถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน เลี้ยวซ้ายข้ามสะพานเมืองราย เลี้ยวขวาไปตามถนนเจริญประเทศ ถึงสี่แยกธนาคารออมสิน เลี้ยวซ้ายไปตามถนนท่าแพ เลี้ยวขวาไปตามถนนมูลเมือง ถึงสี่แยกสมเพชร เลี้ยวซ้ายไปตามถนนราชวิถี ถึงสี่แยกศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ (หลังเก่า) เลี้ยวขวาไปตามถนนพระปกเกล้า ผ่านประตูช้างเผือก ตรงไปตามถนนโชตนาไปสุดเส้นทางที่สถานีที่จอดรถโดยสารประจำทาง ป.พัน 7

เที่ยวกลับ เริ่มต้นจากสถานีที่จอดรถโดยสารประจำทาง ป.พัน 7 ไปตามถนนโชตนา ผ่านสี่แยกประตูช้างเผือก ผ่านถนนพระปกเกล้า ถึงสี่แยกศาลากลาง



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.1 แสดงเส้นทางเคเบิลประจำทางสาย 1



ศูนย์วิทยพัชการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.2 แสดงเส้นทางเดินรถประจำทางสาย 2

จังหวัดเชียงใหม่ (หลังเก่า) เลี้ยวซ้ายไปตามถนนราชวิถี ตรงไปตามถนนข้างม่อย เลี้ยวขวาไปตามถนนวิชัยานนท์ เลี้ยวซ้ายผ่านสถานีตำรวจภูธรแม่ปิง เลี้ยวขวาไป ตามถนนไปรษณีย์ถึงสี่แยก เลี้ยวขวาไปตามถนนท่าแพ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนข้างตลาดน ถึงสี่แยก เลี้ยวซ้ายไปตามถนนศรีดอนชัย เลี้ยวขวาไปตามถนนเจริญประเทศ เลี้ยว ซ้ายข้ามสะพานเม็่งราย เลี้ยวขวาไปตามถนนเชียงใหม่-ลำพูน ไปสุดเส้นทางที่สถานี ที่จอดรถโดยสารประจำทาง บ้านหนองหอย

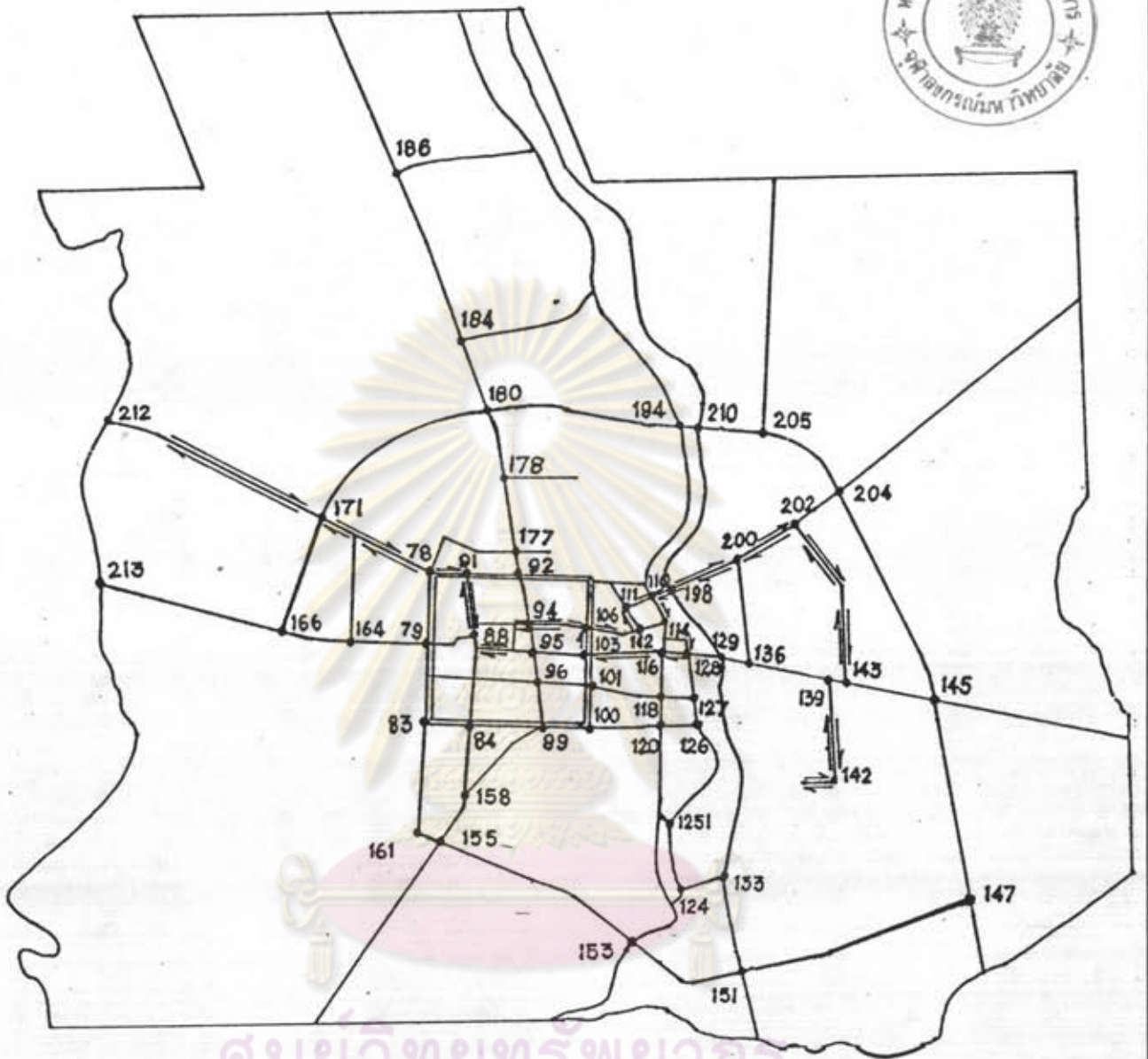
สายที่ 3 สถานีรถไฟ-ห้วยแก้ว

เที่ยวไป เริ่มต้นจากสถานีรถไฟ เลี้ยวขวาไปตามถนนเจริญเมือง เลี้ยวซ้ายไปตามถนนทุ่งโฮเต็ล เลี้ยวขวาไปตามถนนแก้ววรััฐ เลี้ยวขวาเข้าสถานี ขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 แล้วกลับออกมาจากสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 เลี้ยว ซ้ายไปตามถนนแก้ววรััฐข้ามสะพานนครพิงค์ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนวิชัยานนท์ ผ่าน ตลาดวโรรส เลี้ยวขวาไปตามถนนท่าแพ เลี้ยวขวาไปตามถนนมูลเมือง ถึงสี่แยก สัมเพชร เลี้ยวซ้ายไปตามถนนราชวิถี ตรงไปที่เรือนจำกลางเลี้ยวขวาไปตามถนน อินทวโรรส เลี้ยวขวาไปตามถนนสิงหราช ตรงไปถึงสามแยก เลี้ยวซ้ายไปตามถนน มณีนพรัตน์ ถึงสี่แยกแจ้งหัวริน ตรงไปตามถนนห้วยแก้ว ไปสุดเส้นทางที่ห้วยแก้ว

เที่ยวกลับ เริ่มต้นจากหน้าตกห้วยแก้ว เลี้ยวซ้ายผ่านสวนสัตว์ ไปตาม ถนนห้วยแก้วถึงสี่แยกแจ้งหัวริน ตรงไปตามถนนมณีนพรัตน์ เลี้ยวขวาไปตามถนน สิงหราช เลี้ยวซ้ายไปตามถนนอินทวโรรส เลี้ยวซ้ายผ่านที่ว่าการอำเภอเมือง เลี้ยว ขวาไปตามถนนราชวิถี ตรงไปตามถนนข้างม่อย ถึงสี่แยกศรีนครพิงค์ เลี้ยวซ้ายไป ตามถนนราชวงศ์ เลี้ยวขวาไปตามถนนท้ายวัง ข้ามสะพานนครพิงค์ ตรงไปตามถนน แก้ววรััฐ เลี้ยวขวาเข้าสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 แล้วเลี้ยวกลับออกจากสถานี ขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 ไปตามถนนทุ่งโฮเต็ล เลี้ยวขวาไปตามถนนเจริญเมืองเลี้ยว ซ้ายไปตามถนนรถไฟไปสุดเส้นทางที่สถานีรถไฟ

บริษัท เปรมประชาขนส่ง จำกัด
บริษัท ประกอบการเดินทางในเมืองเชียงใหม่ 1 สายคือ

สายรอบเมือง (วนซ้ายและวนขวา) มีรถอยู่ 16 คัน แยกเป็นสายวนซ้าย 8 คัน และวนขวา 8 คัน จำนวนรถวิ่งได้จริงทั้งหมดประกอบด้วยรถหลายยี่ห้อ เช่น ฮีโน่ มิตรชัย มีทั้งขนาดความจุ 25 ถึง 33 ที่นั่ง รถส่วนมากเป็นรถใหม่หรือถ้าเป็นรถเก่า ก็ได้รับการซ่อมใหญ่แล้ว ทุกคันมีอายุใช้งานต่ำกว่า 5 ปี บริษัท มีข้อมูลรถของ บริษัทเองอยู่ที่ถนนสุปเปอร์ไฮเวย์ ส่วนท่ารถของรถประจำทางสาย 6 อยู่ที่ถนน



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

0 0.5 1 กม.

แผนที่ 4.3 แสดง เส้นทางเดินรถประจำทางสาย 3

*บทบาทการขนส่งสาธารณะของรถสองแถวภายในเมือง. ● : ทัศนศึกษาเทศบาลนครเชียงใหม่

เจริญเมือง ข้างไปรษณีย์สันป่าข่อย ซึ่งเป็นที่สาธารณะ โดยบริษัทเสียค่าจอดให้แก่เทศบาล

เวลาในการวิ่งรถแต่ละวันอยู่ในช่วง 06.15 น. ถึง 18.15 น. ระหว่างเวลา 06.15-18.00 และ 15.00-18.15 น. จะปล่อยรถด้วยความถี่ 15 นาทีต่อคัน นอกเหนือจากนั้นจะปล่อยด้วยความถี่ 20 นาที ต่อคัน โดยปกติรถประจำทางคันหนึ่งจะวิ่ง 6 เที่ยวต่อวันหรือรวมเป็นทั้งหมด 96 เที่ยวรายรับเฉลี่ย (ในช่วงปี พ.ศ. 2530) ประมาณ 250-300 บาทต่อคันต่อวัน หรือ 4000-4800 บาทต่อวัน อัตราค่าโดยสารสำหรับผู้ใหญ่จะแบ่งออกเป็น 3 ระยะคือระยะสั้น 2 บาท, ครึ่งระยะทาง 3 บาท และตลอดสาย 4 บาท สำหรับเด็ก นักเรียน และข้าราชการ เก็บ 1 บาทตลอดสาย

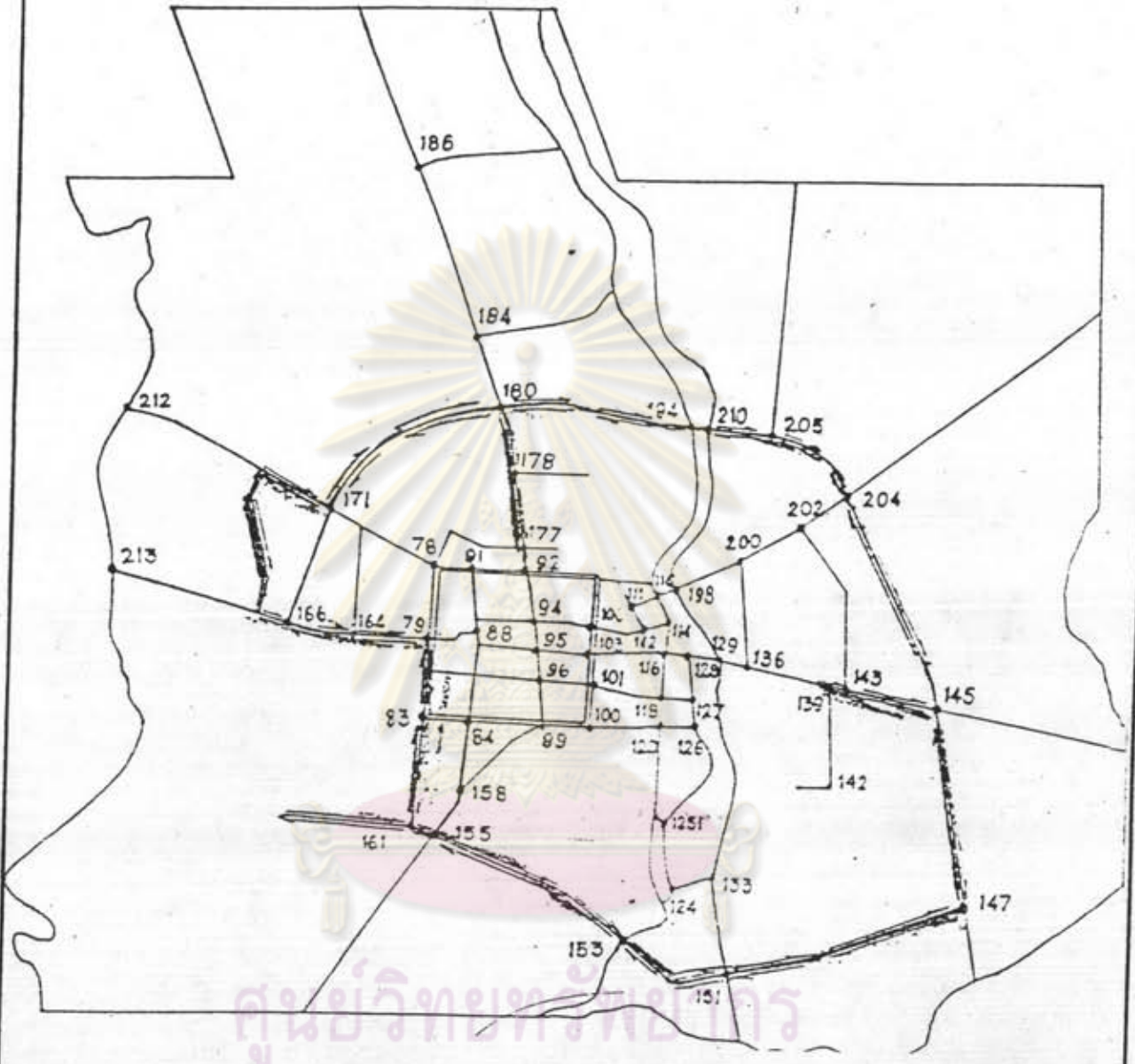
ในปัจจุบันเพื่อการเดินรถสาย 6 บริษัทฯ มีพนักงานขับรถ 16 คน พนักงานเก็บค่าโดยสาร 18 คน นายตรวจ 2 คน และนายท่า 2 คน พนักงานนอกเหนือจากนั้นใช้ร่วมกับบริษัทใหญ่

รายละเอียดของเส้นทางของรถประจำทางสายที่ 6 มีดังนี้

สายที่ 6 รอบเมืองเชียงใหม่

เริ่มต้นจากสถานีจอดรถโดยสารประจำทางบริเวณที่ทำการไปรษณีย์

โทรเลขเชียงใหม่ไปตามถนนเจริญเมือง แยกซ้ายไปตามทางหลวงหมายเลข 11 แยกซ้ายเข้าสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่แห่งที่ 2 แล้วกลับตามเส้นทางเดิมแยกซ้ายไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ผ่านโรงพยาบาลลานนา ถึงสี่แยกช่วงสิงห์ แยกซ้ายไปตามถนนโชตนา แยกซ้ายเข้าสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่แห่งที่ 1 แล้วกลับตามเส้นทางเดิมถึงสี่แยกช่วงสิงห์ แยกซ้ายไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ถึงสี่แยกวินคำ ตรงไปตามถนนนิมมานเหมินท์ ถึงสามแยกตลาดต้นพยอม แยกซ้ายไปตามถนนสุเทพ ถึงสี่แยกประตูสวนดอก แยกขวาไปตามถนนบุญเรืองฤทธิ์ ตรงไปตามทางหลวงจังหวัดหมายเลข 1141 ถึงสามแยกสนามบิน แยกขวาไปสนามบินเชียงใหม่ แล้วกลับตามเส้นทางเดิม ถึงสามแยกสนามบิน แยกขวาไปตามทางหลวงจังหวัดหมายเลข 1141 ถึงสามแยกหน้าสถานีตำรวจทางหลวงเชียงใหม่แยกซ้ายไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ถึงสี่แยกสันกำแพง แยกซ้ายไปตามถนนเจริญเมือง ไปสุดเส้นทาง ณ สานานที่จอดรถโดยสารประจำทางบริเวณที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขเชียงใหม่



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 4.4 แสดงเส้นทางเดินรถประจำทางสาย 6

บทบาทการขนส่งสาธารณะของรถสองแถวภายในเมือง ● กรณีศึกษาเทศบาลนครเชียงใหม่

2) รถโดยสารขนาดเล็ก

รถโดยสารขนาดเล็กหรือรถสองแถวรับจ้างในเมืองเชียงใหม่ มีบทบาทสำคัญอย่างมากสำหรับการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ หากจะมองย้อนหลังไปเมื่อยี่สิบกว่าปีที่ผ่านมารถยนต์โดยสารประเภทนี้เป็นเพียงรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่นำมาเข้ามาใช้เพื่อขนส่งสินค้าเท่านั้น ต่อมาได้มีผู้นำเอาตัวถังมาใส่แล้วนำออกวิ่งรับผู้โดยสาร ซึ่งครั้งนั้นเรียกว่า "รถนิวไลน์" กิจกรรมของรถโดยสารขนาดเล็กในสมัยนั้นเจริญเติบโตขึ้นมาอย่างรวดเร็วทั้งนี้เพราะในยุคนี้ความต้องการเดินทางติดต่อธุรกิจและอื่น ๆ ของประชาชนมีมากแต่จำนวนรถประจำทาง (รถเมล์) มีน้อยและต้องใช้เวลารอรถดังกล่าวนาน ดังนั้นประชาชนจึงหันมานิยมโดยสารรถโดยสารขนาดเล็กกันมาก

ในปัจจุบันรถโดยสารขนาดเล็กในเขตเมืองเชียงใหม่ นับว่ามีความสำคัญต่อระบบการขนส่งมวลชนในเมืองเชียงใหม่เป็นอย่างมาก เนื่องจากมีสัดส่วนถึง 67.3% ของรถโดยสารขนาดเล็กทั้งหมด จากลักษณะการให้บริการ สามารถจำแนกรถโดยสารขนาดเล็กออกเป็นสองประเภทคือ รถโดยสารขนาดเล็กซึ่งวิ่งประจำสายทางมีคิวหรือสถานีปล่อยรถประจำ และรถโดยสารขนาดเล็กที่วิ่งไม่ประจำสายทางเส้นทางวิ่งขึ้นอยู่กับจุดหมายปลายทางของผู้โดยสาร ในปัจจุบันการให้บริการของรถโดยสารขนาดเล็กในเขตเมืองเชียงใหม่ จะมีการรวมตัวกันเป็นกลุ่มสหกรณ์ ภายใต้การดูแลของสำนักงานขนส่งทางบก จังหวัดเชียงใหม่ ในชื่อว่า "นครลานนา" มีจำนวนสมาชิกจนถึงปี 2534 ประมาณ 2,706 คน

นอกจากนี้ยังมีรถโดยสารขนาดเล็กที่วิ่งประจำสายทางระหว่างตัวเมืองกับอำเภอรอบ ๆ รวมตัวกันในลักษณะกลุ่มประกอบการ 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มเดินรถสันกำแพงเดินรถระหว่างตัวเมือง-สันกำแพง-บ่อสร้าง-ดอยสะเก็ด กลุ่มเดินรถนครเชียงใหม่เดินรถระหว่างตัวเมือง-แม่แตง-แม่ริม-ดอยสะเก็ด-จอมทอง และกลุ่มเดินรถเชียงใหม่-รอบเมืองเดินรถระหว่างตัวเมือง-สันทราย

3) รถจักรยานสามล้อรับจ้าง

รถจักรยานสามล้อรับจ้างในเขตเมืองเชียงใหม่ เป็นรถรับจ้างสาธารณะประเภทหนึ่งที่ทำกาารจดทะเบียนเป็นยานพาหนะประเภทล้อเลื่อน โดยครั้งแรกมีจำนวนรถ 2000 คัน ในปัจจุบันมีจำนวนประมาณ 900 คัน สถานที่ที่รถจักรยานสามล้อจอดรอรับผู้โดยสารจะอยู่ตามสถานที่ชุมชนหรือย่านศูนย์กลางกิจกรรมต่าง ๆ เช่น สถานีรถไฟ โรงพยาบาล ตลาดสด หรือย่านขายสินค้าพื้นเมืองเวลากลางคืน บริเวณถนน

ข้างคลาน เป็นต้น ในปัจจุบันจำนวนรถจักรยานสามล้อรับจ้างมีจำนวนที่ลดน้อยลงไปกว่าเดิมเนื่องจากการเดินทางโดยรถจักรยานสามล้อใช้เวลาเดินทางมากเมื่อเปรียบเทียบกับค่าโดยสารที่แพงกว่ารถรับจ้างสาธารณะบางประเภท นอกจากนี้ความเจริญของเมืองเชียงใหม่ทำให้มีรถยนต์นานาชาติเพิ่มมากขึ้น ทำให้การโดยสารโดยรถสามล้อนี้ขนาดความปลอดภัยเท่าที่ควรสำหรับผู้ให้บริการส่วนใหญ่จะมีที่นั่งนักท่องเที่ยว แม้บ้านรวมถึงผู้ที่คุ้นเคยกับการใช้รถสามล้อมาแต่เดิม

ตารางที่ 4.3 แสดงประเภทของการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่

ประเภทพาหนะ	ความจุที่นั่ง (คน)	ลักษณะของการดำเนินกิจการ			ระดับของค่าโดยสาร
		เส้นทาง	การจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร	ค่าโดยสาร	
รถประจำทาง	35-40	แน่นอน	แน่นอน	แน่นอน	ค่าโดยสารถูก
รถสองแถว	10-16	แน่นอนหรือยืดหยุ่นได้	ตามความต้องการของผู้โดยสาร	แน่นอนหรือตกลงกัน	ค่าโดยสารปานกลาง
รถสามล้อ	2	ยืดหยุ่นได้	ตามความต้องการของผู้โดยสาร	ตกลงกัน	ค่าโดยสารแพง

จากตารางที่ 4.3 ซึ่งแสดงประเภทของการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่จะพบว่ารถประจำทาง (รถเมล์) นั้นจะมีความจุที่นั่งประมาณ 35-40 คน ในขณะเดียวกันลักษณะของการดำเนินกิจการ เช่น เส้นทาง การจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร และค่าโดยสารก็จะมีค่าน้อยแน่นอน ระดับของค่าโดยสารโดยเฉลี่ยแล้วจะถูก สำหรับรถสองแถวจะมีความจุที่นั่งประมาณ 10-16 คน เส้นทางของการให้บริการจะแน่นอนหรือยืดหยุ่นได้ การจอดรับ-ส่งผู้โดยสารของรถประเภทนี้จะขึ้นกับความต้องการของผู้โดยสาร ส่วนค่าโดยสารก็จะมีอัตราที่แน่นอนหรือเป็นการตกลงกันระหว่างคนขับกับผู้โดยสาร ระดับของค่าโดยสารโดยเฉลี่ยแล้วปานกลาง ส่วนการขนส่งสาธารณะ

อีกประเภทได้แก่ รถจักรยานสามล้อรับจ้าง จะมีความจุที่นั่งประมาณ 2 คน เส้นทางหรือจุดหมายปลายทาง ก็จะขึ้นกับความต้องการของผู้โดยสาร ส่วนค่าโดยสารนั้นจะเป็นการตกลงกันระหว่างคนขับกับผู้โดยสาร ระดับของค่าโดยสารของการใช้บริการรถจักรยานสามล้อรับจ้างโดยเฉลี่ยแล้วค่อนข้างแพง

ถ้าเปรียบเทียบกับระดับของค่าโดยสารของระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ทั้ง 3 ประเภท ซึ่งได้แก่ รถประจำทาง (รถเมล์) รถสองแถว และรถจักรยานสามล้อรับจ้าง (ตารางที่ 4.3) จะพบว่าระดับของค่าโดยสารของการใช้บริการรถประจำทางและรถจักรยานสามล้อรับจ้างจะแตกต่างกันมาก โดยเฉพาะถ้าใช้บริการเป็นระยะทางไกล ๆ ในขณะที่ค่าโดยสารของการใช้บริการรถสองแถวจะค่อนข้างเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับภาระขนส่งสาธารณะทั้งหมดของเมืองเชียงใหม่

ได้กล่าวมาแล้วว่าประชาชนในเมืองเชียงใหม่จะเดินทางโดยใช้พาหนะส่วนตัวมากที่สุด โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัว รองลงมาจะเป็นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งมีมากพอสมควรคือมีจำนวนการเดินทางประมาณ 47,884 เที่ยวต่อวันหรือคิดเป็นร้อยละ 18.5 ของปริมาณการเดินทางทั้งหมดต่อวัน (ตารางที่ 4.1) ซึ่งระบบขนส่งสาธารณะที่สำคัญ ๆ ที่คนในเมืองเชียงใหม่จะใช้ในการเดินทางจะประกอบไปด้วยการขนส่งสาธารณะ 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ รถประจำทาง และรถสองแถว โดยเฉพาะรถสองแถวจะเป็นการขนส่งสาธารณะที่คนใช้ในการเดินทางมากที่สุดกล่าวคือ จะมีประชาชนเดินทางโดยรถประเภทนี้ประมาณ 27,175 เที่ยวต่อวันหรือคิดเป็นร้อยละ 64.9 ของการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ ดังนั้นรถสองแถวจึงเป็นการขนส่งสาธารณะที่มีบทบาทต่อการขนส่งผู้โดยสารในเมืองเชียงใหม่เป็นอย่างมาก

ถ้าพิจารณาเหตุผลการเลือกใช้พาหนะในการเดินทางของประชาชนโดยเฉพาะการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่จะพบว่าระบบบริการรถประจำทาง (รถเมล์) แม้จะเป็นระบบที่สามารถขนส่งประชาชนได้คราวละมาก ๆ แต่ประชาชนก็นิยมใช้กันน้อยทั้งนี้เนื่องมาจากความล่าช้า โดยเฉพาะการต้องเสียเวลารอรถประจำทางนานจากการสำรวจของลำดวน ศรีศักดิ์ พบว่าเวลารอรถประจำทางในเมืองเชียงใหม่ในช่วงต่าง ๆ ของแต่ละวันจะไม่แตกต่างกันมากนัก เวลารอรถเฉลี่ยสำหรับรถประจำทางสาย 1, 2, 3, และ 6 เท่ากับ 5.7, 5.3, 4.8 และ 7.0 นาทีตามลำดับ อย่างไรก็ตามเนื่องจากความถี่ของรถประจำทางไม่สม่ำเสมอเวลารอนานที่สุดของผู้โดยสารสำหรับรถประจำทางสาย 1, 2, 3 และ 6 สูงถึง 21.5,

18.5, 15.3 และ 24.7 นาทีตามลำดับ นอกจากนี้จากรายงานเรื่องทัศนคติของประชาชนเกี่ยวกับการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ (บริษัทหลุยส์ เบอร์เจอร์ อินเตอร์ เนชั่นแนล อิงค์ และมหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2534 : 24) พบว่านอกจากประชาชนในเมืองเชียงใหม่ประมาณร้อยละ 24 (จากการสัมภาษณ์) จะไม่ใช้บริการรถประจำทางหรือรถเมล์เนื่องจากต้องคอยนานกว่ารถจะมาแล้วเหตุผลอื่น ๆ ที่สำคัญได้แก่รถมาไม่เป็นเวลา กำหนดเวลาไม่ได้, ใช้รถส่วนตัวสะดวกกว่าไม่จำเป็นต้องใช้รถเมล์ และป้ายรถเมล์อยู่ไกลมาก ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 20.0, 18.7 และ 14.0 ตามลำดับ (ตาราง 4.4) นอกจากนี้จากการสำรวจภาคสนามพบว่าเส้นทางของรถประจำทางบางสายจะวกวนโดยเฉพาะสาย 1 ซึ่งเริ่มต้นที่ถนนเชียงใหม่-สันกำแพงทางด้านตะวันออกของเมืองเชียงใหม่ไปสุดสายที่เชิงดอยบริเวณถนนสุเทพ ผ่านย่านใจกลางเมือง เขตกำแพงเมืองชั้นในและสถานที่สำคัญมากมาย นับเป็นเส้นทางที่วกวนมากที่สุด ดังนั้นในเส้นทางเดียวกันนี้ทำให้ประชาชนหันไปเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทอื่นที่ให้ทั้งความสะดวกและรวดเร็วกว่าโดยเฉพาะรถสองแถว แม้ว่าการใช้รถประจำทางจะเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าก็ตามสำหรับรถจักรยานสามล้อรับจ้างเป็นการขนส่งสาธารณะที่ประชาชนจะเลือกใช้กันน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับรถประจำทางและรถสองแถว ทั้งนี้เนื่องจากเป็นรถที่ให้แรงงานคน ทำให้เคลื่อนที่ได้ช้า และยังมีข้อจำกัดในเรื่องระยะทาง ทำให้คนส่วนใหญ่ไม่นิยมใช้บริการรถชนิดนี้

ดังนั้นเมื่อพิจารณาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ทั้ง 3 ประเภทซึ่งได้แก่ รถประจำทาง รถสองแถว และรถจักรยานสามล้อรับจ้าง จะเห็นได้ว่ารถสองแถวจะเป็นการขนส่งสาธารณะ ที่มีบทบาทสำคัญต่อการสัญจรของประชาชนในเมืองเชียงใหม่

4.3 บทบาทของรถสองแถวต่อการสัญจรภายในเมืองเชียงใหม่

4.3.1 วิวัฒนาการของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่

4.3.1.1 ความเป็นมาของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่

ระบบรถโดยสารเล็กในเมืองเชียงใหม่จัดเป็นระบบขนส่งสาธารณะดั้งเดิมของชุมชนเมืองเชียงใหม่ กิจการของรถโดยสารเล็กเกิดขึ้นและได้เจริญเติบโตขึ้นมาอย่างรวดเร็วทั้งนี้ เพราะในช่วงนั้นความต้องการเดินทางเพื่อไปติดต่อธุรกิจหรือประกอบกิจกรรมต่างๆ ของประชาชนมีมากแต่จำนวนรถขนส่งสาธารณะโดยเฉพาะรถประจำทาง (รถเมล์) มีน้อยในขณะที่เดียวกันต้องใช้เวลาอรรถประจำ

เหตุผลที่ไม่ใช้บริการ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคยเดินทางไปไหน (แก่แล้ว, พิการ)	3	1.0
ป้ายรถเมล์อยู่ไกลมาก	42	14.0
ต้องคอยนานกว่ารถจะมา	72	24.0
รถมาไม่เป็นเวลา กำหนดเวลาไม่ได้	60	20.0
รับ ถ้าใช้รถเมล์จะไม่ทันเวลาทำงาน, โรงเรียน	1	0.3
ต้องต่อรถหลายต่อกว่าจะถึงที่หมาย	10	3.3
สภาพรถเมล์ไม่ดี บริการในรถไม่ดี	28	9.3
ซับซ้อน เสียเวลานานกว่าจะถึงที่หมาย	5	1.7
ใช้รถส่วนตัวสะดวกกว่าไม่จำเป็นต้องใช้รถเมล์	56	18.7
อื่น ๆ	23	7.7
รวม	300	100

ที่มา : บริษัทหลุยส์ เบอร์เจอร์อินเตอร์เนชั่นแนล อิงค์ และมหาวิทยาลัย
เชียงใหม่

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ทางนาน ทำให้ประชาชนหันมานิยมใช้รถโดยสารเล็กตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

ภาษาท้องถิ่นที่ใช้เรียกรถโดยสารเล็กในจังหวัดต่าง ๆ ของภาคเหนือจะเรียกว่า "สี่ล้อ" ซึ่งหมายถึงพาหนะที่มีสี่ล้อ คำอื่นที่อาจใช้เรียกคือ "สองแถว" ซึ่งหมายถึงแถวที่นั่งในรถซึ่งมีอยู่ด้วยกันสองแถว

รถสองแถวเริ่มมีใช้ครั้งแรกในเมืองเชียงใหม่ประมาณ ปี พ.ศ. 2508 เริ่มจากผู้จำหน่ายรถในเมืองเชียงใหม่ได้ดัดแปลงรถบรรทุกขนาดเล็ก (800 ซีซี) ยี่ห้อ MAZDA โดยพลิกแพลงเอาตัวถังมาใส่แล้วนำออกวิ่งรับผู้โดยสาร ซึ่งครั้งนั้นเรียกว่า "รถนิวไลน์" รถดังกล่าวมีขนาดเล็กและสามารถวิ่งรับ - ส่งผู้โดยสารบนถนนสายต่าง ๆ ที่มีขนาดเล็กและตรอกซอยของเมืองเชียงใหม่ได้ดี ซึ่งต่อมารถสองแถวจัดเป็นการบริการขนส่งสาธารณะที่สร้างความพอใจให้กับผู้โดยสารเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตามรถสองแถวเหล่านี้ เป็นรถโดยสารผิดประเภทที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งนี้เพราะป้ายทะเบียนรถ (ป้ายเหลือง) ที่จดทะเบียนประเภทกะบะบรรทุกสาธารณะ ซึ่งจะอนุญาตให้ใช้เพื่อการขนส่งสินค้าเท่านั้น แยกจากนี้สภาพของรถตลอดจนอุปกรณ์ต่างๆ จะต้องได้รับการออกแบบอย่างถูกต้องปลอดภัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งจะต้องผ่านการรับรองคุณภาพจากวิศวกรแต่ปรากฏว่ารถเหล่านี้ไม่มีในสิ่งที่กฎหมายกำหนด จึงเกิดมีเสียงเรียกร้องให้สำนักงานขนส่งจังหวัด ดำเนินการจับกุมรถเหล่านี้ แต่เนื่องจากมีการนำรถมาดัดแปลงใช้กันมาก ขณะเดียวกันงานการจดทะเบียนรถประเภทดังกล่าว อยู่ในความรับผิดชอบของกรมตำรวจ และทางตำรวจก็รับจดทะเบียนให้เพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อย ๆ และทุกครั้งเมื่อทางสำนักงานขนส่งดำเนินการจับกุมขึ้นมา ก็จะมีการชุมนุมประท้วงอยู่เสมอ ประมาณว่าก่อนที่จะโอนงานจดทะเบียนรถยนต์จากทางตำรวจมายังสำนักงานขนส่งรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ มีจำนวนประมาณ 3,000 คัน ซึ่งในครั้งนั้นกิจการรถสองแถวในยุคนั้น ๆ ไม่มีหน่วยงานหรือองค์กรใดของรัฐเข้ามาควบคุมดูแลรถประเภทนี้ และยังไม่มีการรวมตัวหรือจัดตั้งเป็นองค์กรรถสองแถวขึ้นมา

กระทั่งต่อมาปลายปี 2518 กรมการขนส่งทางบกได้มีการหาทางออกเพื่อให้รถสองแถวถูกต้องตามกฎหมายและสามารถวิ่งรับผู้โดยสารได้อย่างแท้จริง โดยให้มีการรวมกลุ่มของรถสองแถวกันขึ้นมา นอกจากนี้ยังทำหน้าที่ควบคุมจำนวนรถโดยที่ผู้ขับรถสองแถวจะต้องดำเนินการจัดตั้งเป็นสหกรณ์เดินรถ ในระยะแรกก็มีผู้ขับรถสองแถวบางคนไม่เห็นด้วยกับความคิดนี้ เนื่องจากจะต้องเสียค่าใช้จ่ายให้กับสหกรณ์ ต่อมาหลังจากได้มีการปรับปรุงระบบรถสองแถวขึ้นมาใหม่ ผู้ขับรถสองแถวส่วนใหญ่ก็

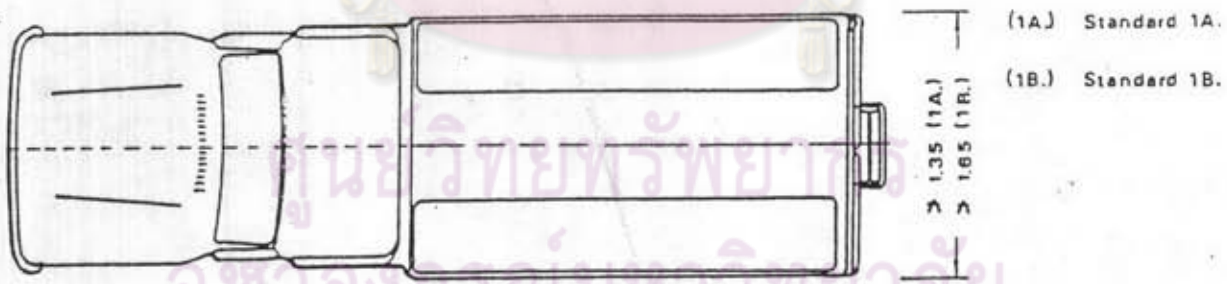
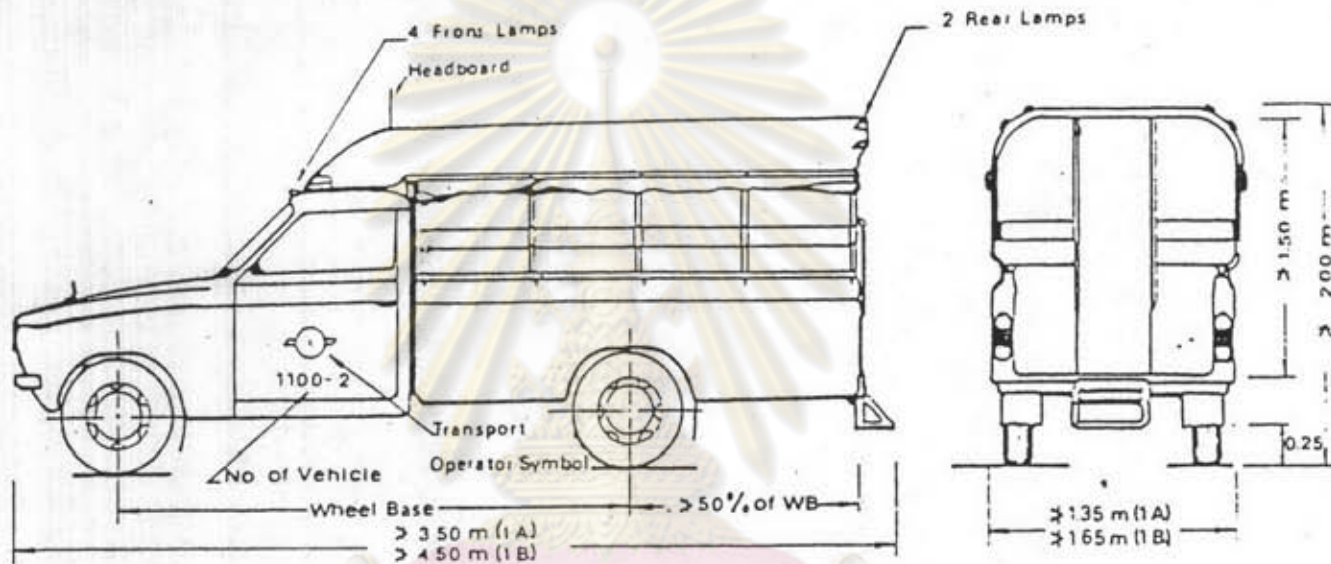
เข้าร่วมกันจัดตั้งสหกรณ์เดินรถสองแถว และได้จดทะเบียนรถเพื่อใช้ในการวิ่งรับผู้โดยสาร และเพื่อให้เป็นรถยนต์ โดยสารประจำทางตามกฎหมายจะต้องมีการให้สัมปทานเส้นทางเดินรถเอาไว้ โดยจะได้รับการอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบก ร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัด.

รถสองแถวจะวิ่งรับผู้โดยสารในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งนั้น เจ้าของรถสองแถวจะต้องสมัครเป็นสมาชิกของสหกรณ์เดินรถ หรือบริษัทเดินรถที่ได้สัมปทานในเส้นทางนั้น ๆ อย่างไรก็ตามก็มีเจ้าของรถหรือผู้ขับสองแถวบางคนไม่ชอบระเบียบข้อบังคับนี้และได้นำรถออกวิ่งรับผู้โดยสารโดยผิดกฎหมาย ดังนั้นในปี พ.ศ. 2522 ทางตำรวจจึงได้ เข้มงวดกับการรับจดทะเบียนรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่

ในปี พ.ศ. 2522 ปีเดียวกันนี้ได้มีการโอนอำนาจการจดทะเบียนรถบางประเภทจากกรมตำรวจมาเป็นอำนาจของสำนักงานขนส่งจนถึงปัจจุบัน ในครั้งนี้ได้ออกระเบียบห้ามรถสองแถวจดทะเบียนประเภทกะบะบรรทุกสาธารณะอีกต่อไป ซึ่งหมายถึงว่าต่อไป เจ้าของรถสองแถวทุกคันจะต้องเป็นสมาชิกของสหกรณ์รถสหกรณ์ใดสหกรณ์หนึ่งหรือเป็นสมาชิกของบริษัทรถที่ได้รับสัมปทานเส้นทางวิ่งจำนวนรถสองแถวของแต่ละสหกรณ์ หรือแต่ละบริษัทจะเป็นไปตามระเบียบของสำนักงานขนส่งจังหวัด ในปัจจุบันเมืองเชียงใหม่ มีสหกรณ์เดินรถสองแถวอยู่ 3 สหกรณ์ คือ สหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด จะมีเส้นทางรับ - ส่งผู้โดยสารภายในเมืองเชียงใหม่ (เทศบาลนครเชียงใหม่) ส่วนอีก 2 สหกรณ์จะเป็นสหกรณ์รถสองแถวที่วิ่งประจำสายทางระหว่างตัวเมืองกับอำเภอรอบ ๆ ซึ่งได้แก่สหกรณ์สันกำแพงเดินรถจำกัดวิ่งระหว่างตัวเมือง - สันกำแพง - บ่อสร้าง - ดอยสะเก็ด และสหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถจำกัด วิ่งระหว่างตัวเมือง - แม่ริม - แม่แตง - ดอยสะเก็ด - จอมทอง

4.3.1.2 รูปแบบการใช้รถสองแถวในการรับ - ส่งผู้โดยสารในอดีต

ในช่วงที่ผ่านมารถสองแถวถือเป็นการขนส่งสาธารณะที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่การขนส่งดังกล่าวสามารถจะให้บริการรับ - ส่งผู้โดยสารได้ทุก ๆ เส้นทางในเมืองเชียงใหม่อย่างไรก็ตามเส้นทางหลัก ๆ รถสองแถวจะวิ่งเริ่มต้นจากหรือวิ่งมาถึงรอบ ๆ ใจกลางเมืองเชียงใหม่ ประเภทของพาหนะที่นำมาใช้เป็นรถสองแถวของเมืองเชียงใหม่ส่วนใหญ่จะใช้รถบรรทุกขนาดเล็กเช่น MAZDA หรือ DAIHAISU โดยนำมาดัดแปลงในเรื่องของที่นั่งและที่สำหรับขึ้น-ลง ของผู้โดยสาร นอกจากนั้นรถสองแถวยังมีที่นั่งข้างหน้าสำหรับผู้ขับและผู้โดยสารอีกสองคนซึ่งเป็นที่นั่งที่ค่อนข้างสะดวกและเป็นที่พักใจของผู้โดยสารที่ใช้รถประเภทนี้ ทางด้านหลัง



Seat Plan

ภาพที่ 4.2 ภาพลักษณะและขนาดของรถสองแถวที่ให้บริการ



ของตัวรถจะมีเบาะนั่งชาวตลอดทั้งสองแถว ซึ่งผู้โดยสารสามารถนั่งได้แถวละ 5 หรือ 6 คน รถประเภทนี้สามารถจุผู้โดยสารได้ประมาณ 12 ถึง 14 คน อย่างไรก็ตามในชั่วโมงเร่งด่วนจำนวนผู้โดยสารที่ใช้รถสองแถวอาจมากกว่านั้นก็ได้ ทางขึ้น-ลงจะอยู่ทางด้านหลังจะมีบันไดขึ้น - ลงและมีที่จับ ส่วนหลังคารถนั้นจะทำในลักษณะโค้งลงมาทั้งสองด้านของตัวรถและอาจจะทำขึ้นสำหรับใส่ของหรือสัมภาระ รถสองแถวที่วิ่งประจำสายทางระหว่างตัวเมืองกับอำเภอรอบ ๆ จะมีป้ายบอกชื่อเส้นทางที่วิ่ง ซึ่งจะมีอยู่ที่ข้างหน้ารถ ข้อความดังกล่าวสามารถเห็นได้ชัดเจน ส่วนใหญ่จะบอกเป็นชื่อของสถานีในเส้นทางนั้น ๆ

ในปี 2518 รถสองในเมืองเชียงใหม่แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ประเภทแรกเป็นรถสองแถวที่วิ่งภายในเมือง อีกประเภทหนึ่งเป็นรถสองแถวที่วิ่งประจำทางระหว่างตัวเมืองกับอำเภอรอบ ๆ รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่มีความสำคัญไม่เพียงแต่ใช้ขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น แต่ยังใช้ขนส่งสินค้าหรือผลผลิตจากโรงงาน หรือแหล่งผลิตมายังผู้บริโภคอีกด้วย

รถสองแถวที่วิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารในเมืองเชียงใหม่ในปี 2518 มีจำนวนประมาณ 2,200 คัน จำนวนรถสองแถวกว่าครึ่งหนึ่งเป็นรถที่วิ่งผิดกฎหมาย (รถเถื่อน) เพราะว่ารถดังกล่าวอนุญาตให้วิ่งเพื่อขนส่งสินค้าหรือใช้ส่วนตัวเท่านั้น รถสองแถวที่วิ่งบริการผู้โดยสารส่วนใหญ่จะมีขนาดไม่เกิน 1000 CC. ทั้งนี้เพราะจะช่วยประหยัดพลังงาน (น้ำมัน) จากสถิติบันทึกพบว่าผู้ขับรถสองแถวส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของรถเอง ประมาณร้อยละ 3 เท่านั้นที่เช่าโดยจะเสียค่าเช่าวันละ 50 บาท ช่วงเวลาของการให้บริการจะไม่แน่นอนจะขึ้นอยู่กับผู้ขับ โดยปกติรถสองแถวจะให้บริการตั้งแต่เวลา 6.00 น. ถึง 20.00 น. บางคันอาจจะเริ่มก่อนหน้านั้นสำหรับผู้ขับรถสองแถวที่ต้องเช่ารถมาจะวิ่งบริการผู้โดยสารเกือบตลอดทั้งวันส่วนผู้ขับที่เป็นเจ้าของรถเองอาจมีการหยุดพักบ้างในชั่วโมงที่ไม่เร่งรีบหรือมีผู้โดยสารใช้กันน้อย

รถสองแถวที่วิ่งบริการภายในเมืองส่วนใหญ่จะวิ่งบริการเป็นประจำในเส้นทางในหรือรอบๆ ใจกลางเมืองเชียงใหม่หรือในพื้นที่ที่รถประจำทาง (รถเมล์) สัญจรไปไม่ถึงการให้บริการของรถสองแถวจะเหมือนกับแท็กซี่สาธารณะ ซึ่งค่าโดยสารนั้นจะเป็นการตกลงกันระหว่างคนขับกับผู้โดยสาร หรือขึ้นอยู่กับระบบของรถสองแถวในการวิ่งหาผู้โดยสาร กิจกรรมของรถสองแถวจะแตกต่างจากรถประจำทาง กล่าวคือไม่จำเป็นต้องวิ่งในเส้นทางใด เส้นทางหนึ่งเป็นประจำโดยปกติจะวิ่งบริการรับ-ส่งผู้โดยสารเป็นระยะทางสั้น ๆ และไม่มีตารางเดินรถที่แน่นอน สิ่งที่สำคัญของ

รถสองแถวคือ ให้ความสะดวกสบายกับผู้โดยสาร, การให้บริการด้วยความถี่สูง, ให้ความเป็นส่วนตัว และที่สำคัญคือการให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารจากจุดเริ่มต้นถึงจุดหมายปลายทาง

ค่าโดยสารรถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองปกติจะเสียคนละ 2 บาท ต่อหนึ่งเที่ยวการเดินทางนี้เป็นราคาที่ใช้อยู่ทั่วไป ในช่วงก่อนหน้านั้นจะเก็บคนละ 1 บาท สำหรับนักเรียนนักศึกษาจะคิดอัตราค่าโดยสารอีกอย่างหนึ่ง เช่น ถ้านั่งโดยสารจากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่เข้ามาในเมืองหรือลง ๓ บริเวณทางด้านตะวันตกของแม่น้ำปิง ค่าโดยสารคนละ 1.50 บาทต่อเที่ยว แต่ถ้าข้ามแม่น้ำปิงมาลงทางด้านตะวันออกค่าโดยสารคนละ 2 บาทต่อเที่ยว สำหรับนักเรียนในเครื่องบินโดยเฉพาะนักเรียนชั้นต่ำกว่ามัธยมศึกษาค่าโดยสารคนละ 1 บาทต่อเที่ยว ส่วนระยะทางที่ไกลออกไปจากใจกลางเมืองหรือใช้ในช่วงเวลากลางวัน อัตราค่าโดยสารก็จะตกลงกันเอง ส่วนใหญ่ราคาจะแพง การประกอบกิจการรถสองแถวจะมีเพียงคนขับเพียงคนเดียวไม่มีกระเป๋ารถเส้นทางที่ผู้ขับรถสองแถว จะบริการรับผู้โดยสารจะเป็นไปตามผู้โดยสารคนแรกที่ขึ้นมาในระหว่างทางผู้ขับรถสองแถวอาจจะหยุดถามเส้นทางหรือที่หมายของผู้โดยสารที่กำลังรอรถโดยสารอยู่ และถ้าผู้โดยสารที่นั่งมาในรถลง ๓ จุดหมายปลายทางที่ต้องการลงแล้วผู้ขับก็อาจจะรับผู้โดยสารคนอื่น ๆ ขึ้นมาและจะหาผู้โดยสารคนอื่น ๆ ในระหว่างทางนั้นต่อไปค่าโดยสารจะจ่ายเมื่อผู้โดยสารลงจากรถนี้เป็นสาเหตุความล่าช้าของการใช้บริการรถสองแถว ความถี่ในการรับและส่งผู้โดยสารจะต่างกันไปตามบริเวณต่างๆ ภายในเมืองและมีแนวโน้มทำให้เกิดปัญหาการไหลของการจราจรและความล่าช้า การขับรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่โดยเฉพาะการรับและส่งผู้โดยสาร จะเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดความยุ่งยากในเรื่องกระแสไหลของการจราจร ข้อเสียของการดำเนินกิจการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ คือการแข่งกันกับผู้ขับรถสองแถวด้วยกันเองโดยเฉพาะในเรื่องการแย่งผู้โดยสาร นอกจากนี้ยังทำให้เกิดมลภาวะทางด้านเสียง อากาศ และการจราจรติดขัด จากการบันทึกทางสถิติพบว่าในชั่วโมงเร่งด่วนจะมีผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 2.8 คน/คัน ส่วนในชั่วโมงปกติจะมีผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 1.3 คน/คัน ซึ่งเป็นความจุค่อนข้างต่ำทำให้ค่าโดยสารของการใช้บริการรถสองแถวสูงกว่าค่าโดยสารของรถประจำทางถึง 2 เท่า

โดยปกติจุดหรือที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสารจุดใหญ่ ๆ จะไม่มีในเมืองเชียงใหม่จุดสำคัญที่อาจจะเรียกว่า เป็นที่จอดรับผู้โดยสารขนาดใหญ่ จะตั้งอยู่บริเวณตลาดวโรรสบนถนนวิชัยานนท์จุดนี้ เป็นสาเหตุของการจราจรติดขัดบนถนนวิชัยานนท์ซึ่งรถสองแถวจะ

ได้รับอนุญาตให้จอดบนถนน 1 ช่องทางจราจรในขณะที่ถนนวิชันานนท์จะมีความกว้างประมาณ 3 ช่องทางจราจร

จากการสำรวจพบว่าอายุของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ อายุการใช้งานมากที่สุดประมาณ 9 ปี อายุรถเฉลี่ยประมาณ 4 ปี (ไปรวมรถเถื่อน) เพราะว่ารถส่วนใหญ่ข้างใหม่สภาพของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะแตกต่างกับออกไปจะมีทั้งที่อยู่ในสภาพดีมากจนถึงสภาพค่อนข้างแย่ โดยเฉลี่ยแล้วรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะมีสภาพดีกว่ารถสองแถวในจังหวัดอื่น ๆ ของประเทศไทย

สำหรับเรื่องรายได้ และค่าใช้จ่ายของผู้ขับรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ ไม่สามารถจะเปรียบเทียบได้ทั้งนี้เพราะจะขึ้นอยู่กับผู้ขับแต่ละคนเช่น ช่วงเวลาของการให้บริการระยะทางที่วิ่งบริการตลอดจนสภาพหรืออายุรถของผู้ขับ จากข้อมูลที่ได้มีการบันทึกไว้พบว่าผู้ขับรถสองแถวตลอดวันจะมีผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 100-150 คนต่อวันและจะมีรายได้สุทธิประมาณ 75-100 บาทต่อคืนต่อวัน(หักค่าใช้จ่ายหรือค่าน้ำมันแล้ว) ส่วนค่าใช้จ่ายในเรื่องการดูแลรักษารถจะอยู่ระหว่าง 200-600 บาทต่อเดือนซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพของรถแต่ละคัน

นอกจากรถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่ แล้วยังมีรถสองแถวที่วิ่งประจำสายทาง (รถคิว) ระหว่างตัวเมืองกับพื้นที่รอบ ๆ เช่น รถสองแถวที่วิ่งรับผู้โดยสารจากตัวเมืองไปยังมหาวิทยาลัยเชียงใหม่หรืออำเภอรอบ ๆ นอกจากนี้ยังมีรถสองแถวบางคิวที่ให้บริการผู้โดยสารที่อยู่ชุมชนรอบนอกออกไปยังซึ่งบริเวณดังกล่าวจะไม่มีรถประจำทางเข้าถึง เช่น คิวรถสองแถวไปปากกล้วยและป่าแดด เป็นต้นรถสองแถวประเภทนั้นนอกจากจะแข่งขันกับรถประจำทางแล้วยังต้องแข่งขันด้วยกันเอง เพราะมีคิวรถสองแถวอยู่หลายคิวที่วิ่งรับผู้โดยสารในเส้นทางเดียวกัน

การบริการของรถสองแถวประเภทนี้จะมีคิวรถตั้งอยู่นั่นนอน ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ใกล้ ๆ บริเวณที่มีผู้สัญจรไปมามาก เช่น ตลาด โรงหนัง และตรอกซอยต่างๆ ตามปกติคิวรถสองแถวประเภทนี้จะมีนายท่าควบคุมอยู่ นายท่าจะทำหน้าที่เก็บเงินค่าคิวรถกับคนขับแต่ละคนในกรณีที่นำรถออกจากคิวแต่ละครั้งผู้ขับรถจะไม่เสียเงินค่าจอดรถให้กับเทศบาลรถเหล่านี้ส่วนมากจะมีป้ายบอกชื่อเส้นทางหรือที่หมายติดอยู่ข้างหน้ารถ

สำหรับการปล่อยรถออกจากคิวแต่ละครั้ง จะมีอยู่ 2 ประเภท ประเภทแรกจะเป็นคิวรถที่มีเวลาปล่อยรถที่แน่นอน โดยปกติ 10 นาที ต่อคืน บางครั้งถ้ามีผู้

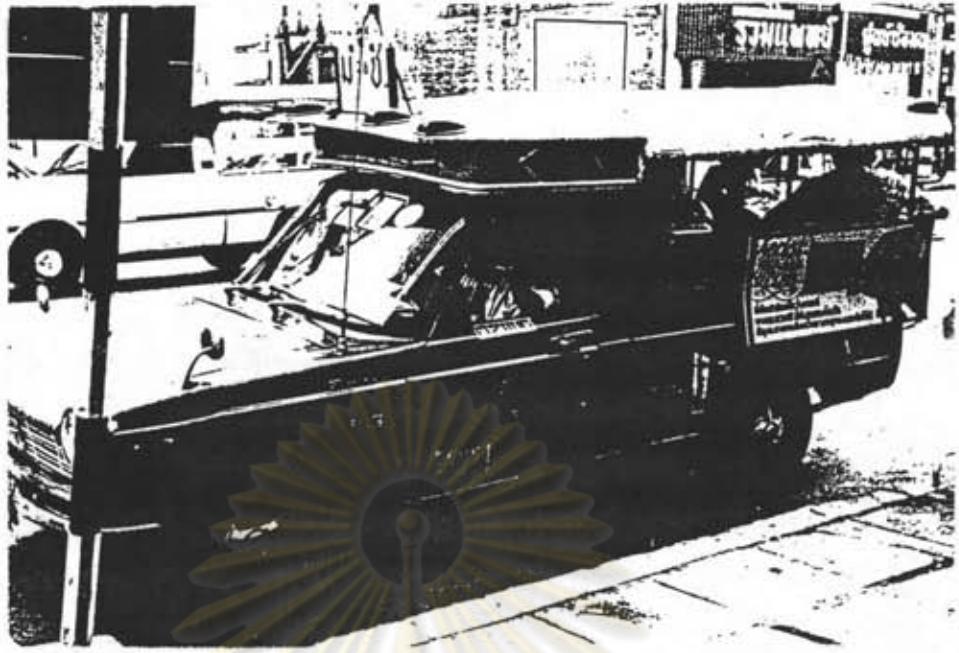
โดยสารเต็ม คนขับอาจออกก่อนเวลาก็ได้ ส่วนอีกประเภทหนึ่งจะเป็นคิวรถที่ไม่มีเวลาปล่อยรถที่แน่นอนการปล่อยรถแต่ละครั้งจะอยู่กับผู้โดยสาร

ในปี 2518 มีเส้นทางคิวรถสองแถว 8 เส้นทาง ส่วนใหญ่จะวิ่งบริการผู้โดยสารถึงบริเวณชานเมือง ในตัวเมืองเชียงใหม่จะมีคิวรถสองแถวตั้งอยู่ 5 คิว ช่วงเวลาที่ให้บริการจะเริ่มตั้งแต่ 7.00-18.00 น. สำหรับอัตราค่าโดยสารก็จะคิดตามระยะทางกล่าว คือ จะเก็บคนละ 2 บาท ในระยะทาง 10 กิโลเมตรแรก หลังจากนั้นทุก ๆ 10 กิโลเมตรจะเก็บเพิ่มอีกคนละ 1 บาท การรับ-ส่งผู้โดยสารและการเก็บค่าโดยสารจะเหมือนกับรถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองสำหรับชนิดหรือประเภทของรถที่ใช้จะเหมือนกับรถสองแถวที่วิ่งภายในเมือง ยกเว้นคิวรถสองแถวบางคิวที่วิ่งในระยะไกล ๆ จะใช้เครื่องยนต์ขนาด 1,300-1,600 CC. ส่วนใหญ่รถสองแถวประเภทนี้จะวิ่งในระยะทางสั้น ๆ ขนาดของเครื่องยนต์รถประมาณ 1,000 CC. นอกจากนี้ในเมืองเชียงใหม่อาจมีรถสองแถวจากที่อื่น ๆ วิ่งเข้ามาบริเวณในพื้นที่เมืองเชียงใหม่ด้วย เช่น รถสองแถวจากลำพูนสามารถรับผู้โดยสารเข้ามาส่งในตัวเมืองเชียงใหม่ได้และในช่วงเวลาที่รถออกตามเวลาเดินรถ คนขับรถสองแถวบางคนอาจนำรถออกวิ่งบริการผู้โดยสารภายในเมืองเชียงใหม่ ซึ่งทำให้เกิดปัญหาในเรื่องเส้นทางและการแย่งผู้โดยสารกับรถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่สำหรับค่าใช้จ่ายของผู้ขับรถสองแถวที่วิ่งประจำทาง (เรือดิว) จะใกล้เคียงกับรถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่ โดยเฉลี่ยแล้วรายได้ของผู้ขับรถสองแถวที่วิ่งประจำสายทางจะสูงกว่าผู้ขับรถสองแถวที่วิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารภายในเมือง

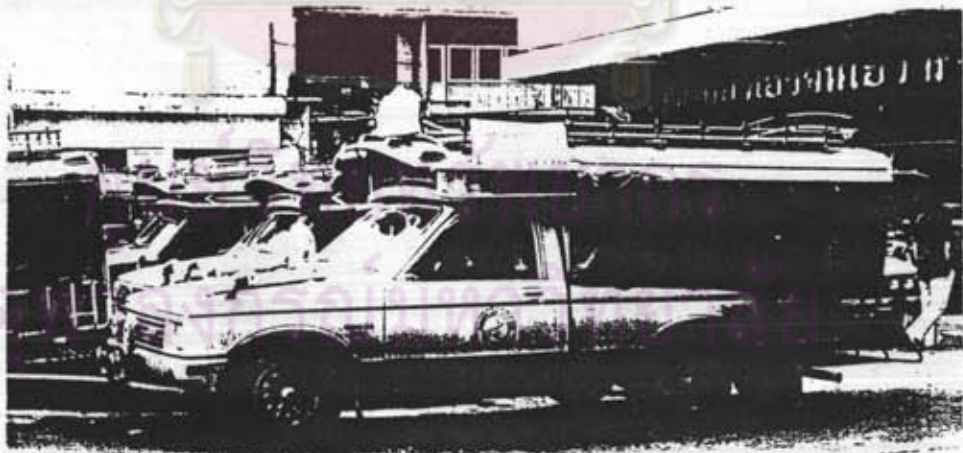
4.3.2 โครงสร้างของกิจการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่

4.3.2.1 ลักษณะของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่

ในปัจจุบันรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทคือรถสองแถวที่วิ่งภายในเมือง กับรถสองแถวที่วิ่งประจำสายทางระหว่างตัวเมืองอำเภอรอบ ๆ รถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองสามารถที่จะรับ-ส่งผู้โดยสารได้ทุกเส้นทางได้อย่างอิสระและบางครั้งจะมีรถสองแถวที่วิ่งบริการผู้โดยสารในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งโดยเฉพาะ ส่วนรถสองแถวที่วิ่งประจำสายทางระหว่างตัวเมืองกับอำเภอรอบ ๆ ก็จะมีวิ่งบริการรับ-ส่งผู้โดยสารจากตัวเมืองไปตามเส้นทางที่ได้สัมปทานซึ่งส่วนใหญ่ก็จะเป็นพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ที่อยู่รอบ ๆ เมืองเชียงใหม่



รถสองแถวที่วิ่งภายในเมือง เชียงใหม่



รถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมืองกับอำเภอรอบนอก

ภาพที่ 4.3 ภาพรถสองแถวในเมือง เชียงใหม่

ในปัจจุบันมีสหกรณ์รถสองแถว 3 สหกรณ์ที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินกิจการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่คือ สหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด จะมีเส้นทางรับส่งผู้โดยสารภายในเมืองเชียงใหม่ (เทศบาลนครเชียงใหม่) ส่วนอีก 2 สหกรณ์จะเป็นสหกรณ์รถสองแถวที่วิ่งประจำทางระหว่างตัวเมืองกับอำเภอรอบ ๆ ได้แก่สหกรณ์สันกำแพงเดินรถจำกัด จะวิ่งระหว่างตัวเมือง-สันกำแพง-บ่อสร้าง-ดอยสะเก็ด และสหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถจำกัดจะวิ่งระหว่างตัวเมือง-แม่ริม-แม่แตง-ดอยสะเก็ด-จอมทอง โดยแต่ละสหกรณ์จะมีจำนวนรถตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ (ตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5 แสดงการดำเนินกิจการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่
ปีพ.ศ. 2532

ผู้ประกอบการ	จำนวนรถ (คัน)	ร้อยละ	เส้นทางหรือพื้นที่บริการ
สหกรณ์นครลานนาเดินรถ	4,636	77.4	เมืองเชียงใหม่ (เทศบาลนครเชียงใหม่)
สหกรณ์สันกำแพงเดินรถ	355	5.9	บ้านบ่อสร้าง, อำเภอสันกำแพง, อำเภอดอยสะเก็ด
สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ	1,001	16.7	อำเภอแม่ริม, อำเภอแม่แตง, อำเภอจอมทอง
รวม	5,992	100	

จากตารางที่ 4.5 ซึ่งแสดงการดำเนินกิจการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ จะพบว่ารถสองแถวที่สังกัดสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จะมีจำนวนรถมากที่สุดประมาณ 4,636 คันรองลงมาจะเป็นรถสองแถวที่สังกัดสหกรณ์สันกำแพงเดินรถและสหกรณ์สันกำแพงเดินรถและสหกรณ์นครเชียงใหม่ ซึ่งจะมีจำนวนรถ 355 และ 1,1001 คันหรือคิดเป็นร้อยละ 77.4, 5.9 และ 16.7 ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นว่ารถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่ จะเป็นการขนส่งที่มีความจำเป็นต่อการเดินทางของคนในเมืองเชียงใหม่เป็นอย่างมาก

ในการศึกษารั้งนี้จะศึกษารถสองแถวที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่
ลักษณะเด่นของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะเป็นในเรื่องของรูปแบบการให้บริการ
การกล่าวคือจะให้บริการคล้ายรถแท็กซี่สาธารณะ แต่จะมีลักษณะเด่นที่แตกต่างจาก
รูปแบบของแท็กซี่ทั่วไป คือจะรับ-ส่งผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน
(Shared-Taxis)

ลักษณะการให้บริการของรถสองแถวในเขตเมืองเชียงใหม่ ตามเส้นทาง
ในเขตพื้นที่ศึกษาสามารถจำแนก ออกไปเป็น 3 ประเภทคือ

ก) รถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำเส้นทาง ขึ้นอยู่กับผู้โดยสารเส้นทาง
เริ่มต้นจะถูกกำหนดโดยผู้โดยสารคนแรกและผู้โดยสารคนถัดมานั้นผู้ขับจะเลือกให้
บริการเฉพาะวาระที่ไม่เบี่ยงเบนออกจากเส้นทางเริ่มแรก หรืออาจจะเบี่ยงเบนเล็กน้อย
รถประเภทนี้จะวิ่งอิสระได้ทุกเส้นทางในเขตเมืองเชียงใหม่ ซึ่งส่วนใหญ่จะวิ่ง
บริการบนเส้นทางที่อยู่ในละรอบ ๆ ใจกลางเมืองเชียงใหม่ และในพื้นที่ที่รถโดย
สารประจำทางเข้าไม่ถึงสิ่งที่เป็นลักษณะเด่นที่สำคัญของรถประเภทนี้คือความสะดวก
ในการเรียกหาเนื่องจากความถี่ระหว่างคันมีมากให้ความรวดเร็ว สามารถรับ-ส่งผู้
โดยสารถึงประตูบ้าน (Door-To-Door) และอัตราค่าโดยสารจะขึ้นอยู่กับระยะใกล้-
ไกลของเส้นทางตามแต่จะตกลงกัน

ข) รถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำเส้นทาง ขึ้นอยู่กับผู้โดยสารแต่รถประ
เภทนี้จะมีสถานีปล่อยรถที่ตายตัว เช่น สถานีขนส่งแห่งที่ 2 (อาเขต) คิวโรงพยา
บาลมหาธาตุ (สวนดอก) คิวสนามบินเชียงใหม่ เป็นต้น การวิ่งให้บริการผู้ขับรถสอง
แถวจะต้องเสียค่าธรรมเนียม หรือค่าที่จอดเป็นรายวันหรือรายเดือนเช่นเดียวกับรถ
สองแถวประเภทที่ 2

ค) รถสองแถวที่ให้บริการประจำเส้นทาง รถสองแถวประเภทนี้จะมี
สถานีปล่อยรถที่ตายตัว เช่น หน้าห้างสรรพสินค้าตันตราภัณฑ์ สาขาท่าแพ ถนนท่าแพ
ถึงสถานีปลายทางมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เป็นต้น การวิ่งให้บริการผู้โดยสารลักษณะ
นี้ผู้ขับรถสองแถวจะต้องเสียค่าธรรมเนียมหรือค่าที่จอดเป็นรายวันหรือรายเดือนเช่น
เดียวกับรถสองแถวประเภทที่ 2

รถสองแถวประเภทที่ 2 และ 3 จะออกจากสถานีปล่อยรถ (คิวรถ)
ได้จะขึ้นอยู่กับผู้โดยสาร โดยปกติจะมีความถี่ในการปล่อยรถเมื่อมีผู้โดยสารไม่ต่ำกว่า
8 คน แต่จะไม่นานเกิน 15 นาที อัตราค่าโดยสารเฉลี่ย 5 บาทต่อคน สำหรับนัก
เรียนนักศึกษาในเครื่องแบบค่าโดยสารจะคิดอีกอัตรา โดยปกติจะเสียคนละ 3 บาท

ส่วนการใช้บริการรถสองแถวบริเวณที่อยู่ห่างไกลจากเมืองออกไป หรือใช้บริการรถในช่วงเวลาดกลางคืน อัตราค่าโดยสารก็จะเป็นการตกลงกันเองระหว่างผู้ขับรถกับผู้โดยสาร

4.3.2.2 การเข้าร่วมเป็นสมาชิกสหกรณ์รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่

ในการดำเนินกิจการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ ผู้ขับจะต้องเป็นสมาชิกของสหกรณ์ที่ได้สัมปทานเส้นทางวิ่งสำหรับรถสองแถวที่วิ่งบริการภายในเมืองเชียงใหม่ จะสังกัดสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด ซึ่งสหกรณ์ได้รับการจดทะเบียนตามตามพระราชบัญญัติสหกรณ์ฯ พ.ศ. 2511 เลขทะเบียนที่ กพช 54/2521 เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2521 มีสมาชิกแรกตั้ง 377 คน และในปี 2522 ตามระเบียบของทางราชการ รถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่จะต้องเข้าร่วมเป็นสมาชิกของสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด หากไม่เข้าร่วมสหกรณ์ฯ ก็จะไม่สามารถต่อภาษีรถยนต์และนำรถออกวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารได้ และในปีเดียวกันนี้เอง ทางสหกรณ์ก็ได้ยื่นขอเส้นทางสัมปทานที่จะให้รถวิ่งกับกรมการขนส่งทางบก โดยในปี พ.ศ. 2525 สหกรณ์ได้เส้นทางสัมปทาน 4 เส้นทาง อีก 3 ปีต่อมาในปี พ.ศ. 2528 ได้เส้นทางสัมปทานเพิ่มอีก 8 เส้นทางรวมเป็นเส้นทางที่ได้สัมปทานทั้งสิ้น 12 เส้นทาง ในปัจจุบันสหกรณ์ได้รับอนุมัติให้จัดการเดินรถ ตามเส้นทางที่กรมการขนส่งทางบกได้อนุมัติรวมทั้งสิ้น 29 เส้นทาง ซึ่งล้วนเป็นเส้นทางที่วิ่งระหว่างชานเมืองทุกมุมเมืองผ่านไปตามถนนสายต่าง ๆ ในเมืองเชียงใหม่

ในการเข้าร่วมเป็นสมาชิกสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด เจ้าของรถสองแถวจะต้องเสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ดังนี้ค่าหุ้นสมาชิก 950 บาท ค่าประกัน 300 บาท ค่าบำรุง 100 บาท ในกรณีที่ เป็นรถใหม่ เจ้าของรถจะต้องเสียค่าประกันเพิ่มขึ้นอีกต่างหาก โดยจะเสียค่าประกัน 3 ปีแรกปีละ 300 บาท หลังจากนั้นสมาชิกทุกคนจะเสียค่าบำรุงให้กับสหกรณ์ปีละ 100 บาท ในปัจจุบันมีจำนวนรถที่เป็นสมาชิกทั้งสิ้นประมาณ 2,706 คันสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมฐานะทางเศรษฐกิจของสมาชิกโดยวิีร่วมกัน ดำเนินธุรกิจเพื่อผลประโยชน์ด้วยกันดังต่อไปนี้

1. จัดบริการและควบคุมให้สมาชิกได้เส้นทางประกอบอาชีพการเดินรถให้ถูกต้องตามระเบียบข้อบังคับของสหกรณ์และกรมการขนส่งทางบก
2. จัดให้มีสถานที่จอดรถทั้งต้นทางและปลายทางในบางเส้นทางและสวัสดิการประกัน เพื่อช่วยเหลือส่งเสริมซึ่งกันและกันในกลุ่มสมาชิกสหกรณ์

- 3. จัดหาวัสดุอุปกรณ์มาจำหน่ายแก่สมาชิกในราคายุติธรรม
- 4. รับเงินฝากและดำเนินธุรกิจเงินกู้ยืม เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนช่วยเหลือครอบครัวและอาชีพสมาชิก
- 5. ประกอบธุรกิจอื่น ๆ ตามความต้องการของสมาชิก เพื่อให้เกิดการประหยัดช่วยเหลือตนเองได้

ในการเข้าร่วมเป็นสมาชิกสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด นอกจากสมาชิกจะต้องเสียค่าบำรุงให้กับสหกรณ์ปีละ 100 บาทแล้ว ผู้ขับรถสองแถวจะต้องเสียภาษีรถสองแถวประเภทรถโดยสารที่สำนักงานขนส่งจังหวัดในแต่ละปีด้วยซึ่งอัตราค่าภาษีรถนั้นจะติดตามน้ำหนักรถ จากตารางที่ ๔ ซึ่งแสดงการเสียภาษีรถโดยสารในจังหวัดเชียงใหม่ปี.ศ 2535 พบว่ารายได้จากการเก็บภาษีรถโดยสารในจังหวัดเชียงใหม่ประเภทรถโดยสารขนาดเล็กหรือรถสองแถวจะเก็บได้มากที่สุดคือ 2,255,600 บาทหรือคิดเป็นร้อยละ 56.6 ของรายได้ทั้งหมดรองลงมาจะเป็นรถโดยสารประเภทรถโดยสารประจำทางรถโดยสารไม่ประจำทาง และรถโดยสารส่วนบุคคล ซึ่งจะเก็บได้ 897,700 , 766,040 และ 66,400 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 22.5, 19.2 และ 1.7 ตามลำดับ แต่จำนวนรถสองแถว ซึ่งแสดงในตารางนี้เป็นจำนวนรถสองแถวในจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งถ้าคิดเฉพาะรถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่(รถสองแถวที่สังกัดสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด) ซึ่งมีประมาณ 2,706 คันก็จะคิดเป็นค่าภาษีรถ 1,932,084 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 48.5% ของภาษีรถทั้งหมด

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางที่ 4.6 แสดงการเสียภาษีรถโดยสารในจังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ.2535

ประเภทรถโดยสาร	จำนวนรถ(คัน)	รายได้จากภาษีรถ	
		จำนวนเงิน	ร้อยละ
รถโดยสารประจำทาง	498	897,700	22.5
รถโดยสารขนาดเล็ก	3,159	2,255,600	56.6
รถโดยสารไม่ประจำทาง	276	766,040	19.2
รถโดยสารส่วนบุคคล	23	66,400	1.7
รวม	3,956	3,985,740	100

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

4.3.2.3 เส้นทางหรือพื้นที่ให้บริการของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่

ในระยะแรกเมื่อมีการนำรถสองแถววิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารในเมืองเชียงใหม่ ผู้ขับรถสองแถวสามารถวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารได้ทุกเส้นทางในเมืองเชียงใหม่ แต่ต่อมาเมื่อมีการโอนอำนาจการจดทะเบียนรถยนต์จากกรมตำรวจมายังสำนักงานขนส่งจังหวัด รถสองแถวทุกคันจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ว่าด้วยการที่จะนำรถสองแถวรับ-ส่งผู้โดยสารได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย รถสองแถวจะต้องมีการรวมตัวกันขึ้นมาแล้วดำเนินการจัดตั้งเป็นสหกรณ์เดินรถพร้อมกับให้มีการสัมปทานเส้นทางการเดินรถเอาไว้เพื่อจะได้เป็นรถขนส่งโดยสารประจำทางที่ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งก่อนที่จะมีการกำหนดให้เส้นทางสัมปทาน สำนักงานขนส่งจังหวัดร่วมกับกรมการขนส่งทางบกจะต้องมีการสำรวจความต้องการในการเดินทางของประชาชนในแต่ละเส้นทางหรือพื้นที่เสียก่อน เพื่อที่จะได้กำหนดเส้นทางหลักและจำนวนรถที่จะให้วิ่งประจำในเส้นทางที่จะให้สัมปทาน ในขณะที่เดียวกันการให้สัมปทานเส้นทางนอกจากจะพิจารณาถึงความต้องการของประชาชนในการเดินทางแล้วยังต้องคำนึงถึงว่าผู้ประกอบการหรือผู้ขับรถสองแถวสามารถประกอบอาชีพอยู่ได้

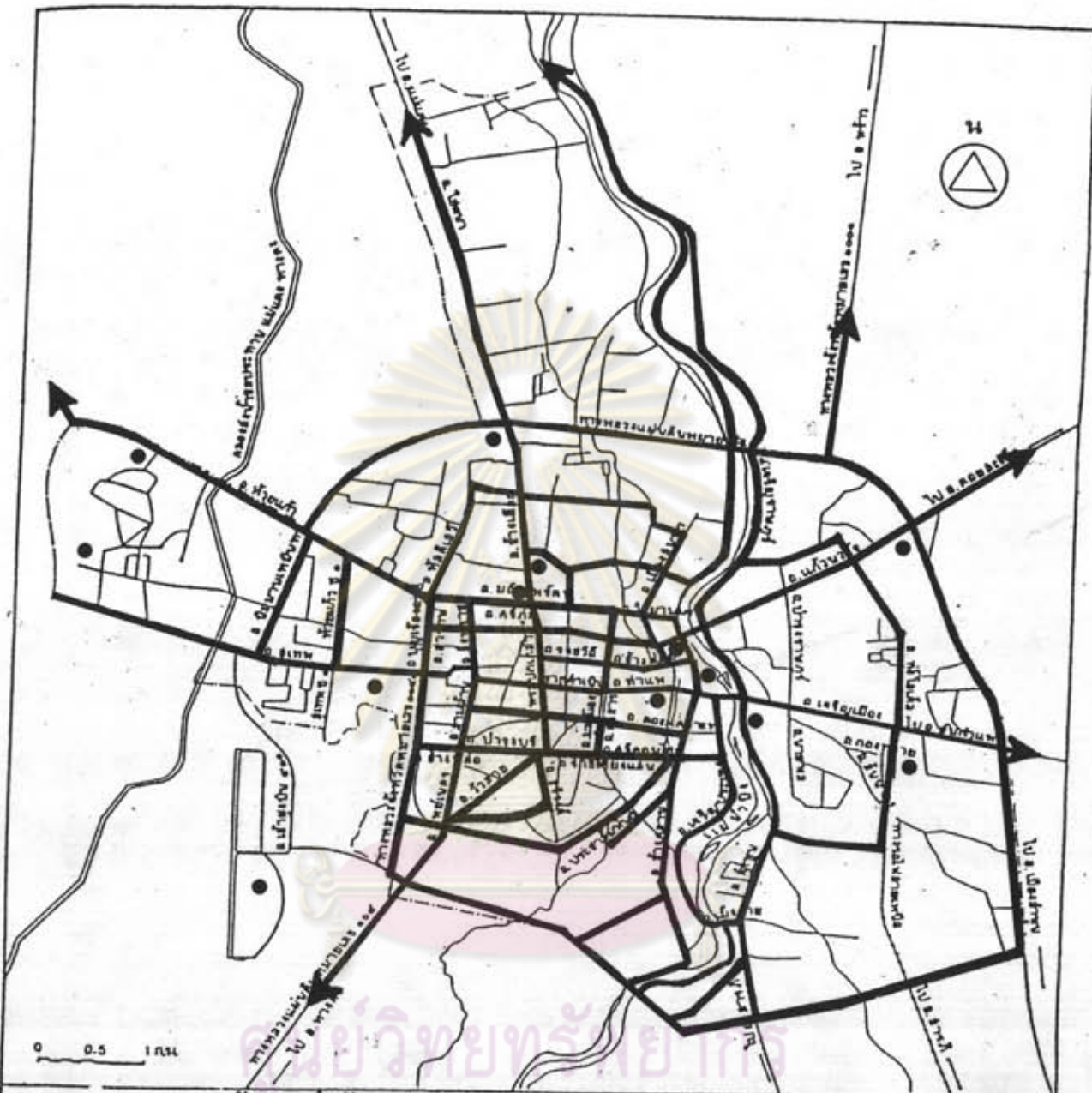
ในปัจจุบันสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด ได้รับอนุมัติให้จัดการเดินรถในเมืองเชียงใหม่ ตามเส้นทางที่กรมการขนส่งทางบกได้อนุมัติให้ดังนี้

1. สายที่ 52018 เส้นทางเชียงใหม่ - ต้นฝิ่ง
2. สายที่ 52019 เส้นทางหนองประทีป - มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
3. สายที่ 52020 เส้นทางศาลคดีเด็ก - ตลาดนารัฐ
4. สายที่ 52021 เส้นทางสันผีเสื้อ - ตลาดเทศบาล
5. สายที่ 52022 เส้นทางตลาดศรีนครพิงค์ - มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
6. สายที่ 52023 เส้นทางศาลากลางใหม่ - ตันตราภรณ์(ข้างเฟือก), ตลาดต้นพยอม
7. สายที่ 52024 เส้นทางประตูช้างเผือก - บ้านแก้ว, เชียงใหม่แลนด์
8. สายที่ 52025 เส้นทางตลาดปากกล้วย - โรงเรียนคำเที่ยง
9. สายที่ 52026 เส้นทางวัดสิงห์คำใต้ - บ้านดอนแก้ว
10. สายที่ 52027 เส้นทางเชียงใหม่ - บ้านบวกครก, บ้านดอนแก้ว
11. สายที่ 52028 เส้นทางเชียงใหม่ - บ้านเกาะกลาง - บ้านดอนแก้ว
12. สายที่ 52029 เส้นทางเชียงใหม่ - สารภี, บ้านสันทรายมหาวงศ์
13. สายที่ 52032 เส้นทางหนองประทีป - ตลาดสันป่าเลียง
14. สายที่ 52033 เส้นทางหนองประทีป - ศูนย์วัฒนธรรมเชียงใหม่
15. สายที่ 52034 เส้นทางบ้านสันผีเสื้อ - โรงเรียนมงฟอร์ต ก, ข
16. สายที่ 52035 เส้นทางศรีนครพิงค์ - โพธาราม ซอย 1
17. สายที่ 52036 เส้นทางศรีนครพิงค์ - ศูนย์วัฒนธรรมเชียงใหม่
18. สายที่ 52037 เส้นทางศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ - วัดป่าแดด
19. สายที่ 52038 เส้นทางศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ - มหาวิทยาลัยพายัพ
20. สายที่ 52039 เส้นทางประตูช้างเผือก - รอบคูเมืองด้านใน
21. สายที่ 52040 เส้นทางโรงเรียนยุพราช - มหาวิทยาลัยพายัพ
22. สายที่ 52041 เส้นทางตลาดปากกล้วย - สถานีขนส่งแห่งที่ 2
23. สายที่ 52042 เส้นทางวัดสิงห์คำใต้ - อนุสาวรีย์ครูบาศรีวิชัย
24. สายที่ 52043 เส้นทางเชียงใหม่(ที่ท่าถาวรไปรษณีย์โทรเลขแม่ปิง) - บ้านต้นโศคหลวง
25. สายที่ 52044 เส้นทางตลาดทิพย์เนตร - ภูษาดาดอย

26. สายที่ 52045 เส้นทางสนามม้า เชียงใหม่ - สวนสัตว์ เชียงใหม่
27. สายที่ 52046 เส้นทางสนามม้า เชียงใหม่ - ตลาดวโรรส
28. สายที่ 52047 เส้นทางสนามม้า เชียงใหม่ - ตลาดทรายแก้ว
29. สายที่ 52048 เส้นทางสถานีรถไฟ เชียงใหม่ - วัดสันทรายหลวง

จากการพิจารณาเส้นทางเดินรถของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ ทั้ง 29 เส้นทาง (แผนที่ 4.5) จะพบว่ารถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะรับ - ส่งผู้โดยสารครอบคลุมพื้นที่ทั้งเมืองเชียงใหม่ (เทศบาลนครเชียงใหม่) บางเส้นทางจะให้บริการไปถึงชุมชนรอบนอกหรืออำเภอใกล้เคียงเมืองเชียงใหม่ เช่น บ้านแม่ัว, บ้านสันทรายมหาวงศ์, บ้านบวกครก, บ้านปากกล้วยและบ้านสันผีเสื้อ เป็นต้น แต่จากการสำรวจภาคสนามพบว่ารถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ประมาณร้อยละ 90 ของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ทั้งหมดจะไม่วิ่งตามเส้นทางที่ได้สัมปทาน ส่วนใหญ่จะวิ่งอิสระไม่ประจำ เส้นทางมีอยู่จำนวนน้อยที่จะวิ่งประจำเส้นทาง ซึ่งก็จะเป็นลักษณะการให้บริการแก่ชุมชนที่อยู่รอบนอกออกไป เช่น วิ่งจากตัวเมืองเชียงใหม่ - บ้านปากกล้วย - วิ่งสิงห์คำใต้ - บ้านดอนแก้ว - บ้านสันผีเสื้อ และบ้านพญาชมพู เป็นต้น จากการสอบถามประชาชนสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด และเจ้าหน้าที่ฝ่ายวิชาการสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับการที่รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ไม่วิ่งประจำเส้นทางสัมปทาน เพราะเป็นรถขนส่งสาธารณะที่มีมานานแล้วและเมื่อนำออกมารับ-ส่งผู้โดยสารในครั้งแรก ก็สามารถวิ่งบริการได้อย่างอิสระได้ทุกเส้นทางครอบคลุมทั้งเมืองเชียงใหม่ ต่อมาเมื่อมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ว่าด้วยรถโดยสารประจำทาง จำเป็นจะต้องมีเส้นทางในการวิ่ง ทั้งนี้เพื่อให้เป็นรถโดยสารที่ถูกต้องตามกฎหมาย แต่เนื่องจากรถสองแถวที่สังกัดสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด ได้สัมปทานเส้นทางวิ่งในพื้นที่เมืองเชียงใหม่ ประกอบกับสภาพโครงข่ายถนนของเมืองเชียงใหม่มีขนาดเล็กตรอกซอยมากมาย ซึ่งการบริการลักษณะนี้ เป็นที่ต้องการและสร้างความพอใจให้กับประชาชนที่ต้องการเดินทางโดยการขนส่งสาธารณะภายในเมืองเชียงใหม่เป็นอย่างมากดังนั้นผู้ขับรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จึงวิ่งบริการรับ - ส่งผู้โดยสารอย่างอิสระเกือบทุกเส้นทางของเมืองเชียงใหม่

จากการสำรวจภาคสนามพบว่า แม้รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะวิ่งบริการได้อย่างอิสระ แต่ก็ยังมีรถสองแถวบางคันที่มีการรวมกลุ่มจัดตั้งตัวรถสองแถวกัน



แผนที่ 4.5 แสดงเส้นทางที่ได้รับความนิยมของรถสองแถว

สัญลักษณ์

- คิวรถสองแถว
- เส้นทางเดินรถสองแถว

ที่มา : จากการสำรวจ

บทบาทของรถสองแถวต่อการสัญจรภายในเมือง ● กรณีศึกษาเทศบาลนครเชียงใหม่

ขึ้นมา และให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารโดยมีเส้นทางประจำที่แน่นอน ซึ่งรายละเอียดในเรื่องดังกล่าวจะขอนำไปกล่าวในหัวข้อต่อไป

4.3.2.4 ลักษณะคิวและจำนวนรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการให้บริการของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบัน สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ๆ คือรถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำเส้นทาง รถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำทางเส้นทาง แต่จะมีสถานีปล่อยรถที่แน่นอน และรถสองแถวที่ให้บริการประจำเส้นทาง

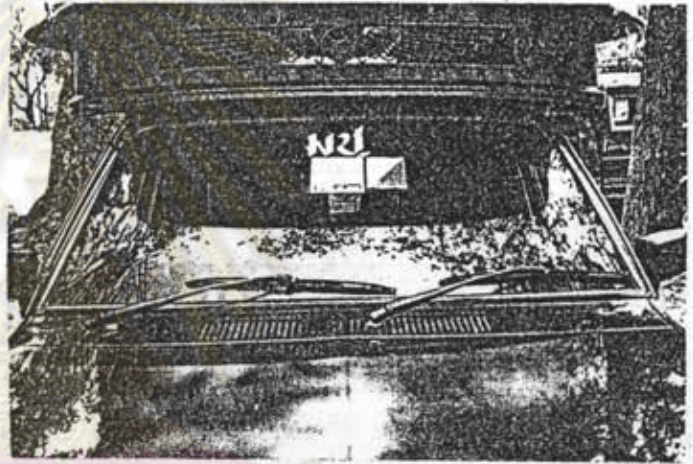
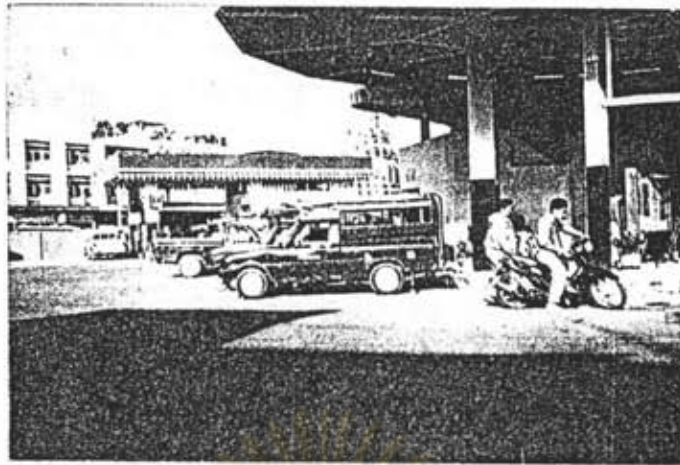
จากตารางที่ 4.7 แสดงสถิติการวิ่งรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ปี พ.ศ. 2534 พบว่าในเมืองเชียงใหม่มีรถสองแถวประมาณ 2,706 คัน แบ่งเป็นรถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำเส้นทาง (วิ่งวนในตัวเมือง) จำนวน 1,598 คัน รถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำเส้นทางแต่จะมีสถานีปล่อยรถที่แน่นอนจำนวน 378 คัน และรถสองแถวที่ให้บริการประจำเส้นทางอีก 730 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 59.1, 13.9 และ 27.0 ตามลำดับจะเห็นได้ว่ารถสองแถวที่วิ่งวนในตัวเมือง จะมีจำนวนมาก จากการสำรวจภาคสนามพบว่ารถสองแถวประเภทนี้ จะวิ่งบริการอยู่ตามพื้นที่ต่าง ๆ ของเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะบริเวณที่มีการสัญจรของผู้คนเป็นจำนวนมาก เช่น ย่านการค้าบริเวณถนนช้างม่อย, ถนนท่าแพ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.7 แสดงสถิติการวิ่งรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2534

ลำดับที่	ชื่อเส้นทาง	จำนวนรถ(คัน)
1	คิวสถานีขนส่งแห่งที่ 2 (อาเขต)- วิ่งเข้าเมือง	108
2	คิวสถานีขนส่งแห่งที่ 1 (ข้างเฟือก)- วิ่งเข้าเมือง	30
3	คิวบ้านปากกล้วย - โรงเรียนคำเที่ยง	30
4	คิววังสิงห์คำใต้ - โรงเรียนคำเที่ยง	30
5	คิวบ้านดอนแก้ว - ตลาดเทศบาล	40
6	คิวบ้านสันผีเสื้อ - ตลาดเทศบาล	40
7	คิวกฤษดาซอย - ตลาดเทศบาล	40
8	คิวบ้านพญาชมภู - โรงเรียนคำเที่ยง	30
9	คิวสถานีรถไฟ - วิ่งเข้าเมือง	30
10	คิวโรงแรมศรีประกาศ - วิ่งเข้าเมือง	30
11	คิวบ้านสันทรายมหาวงศ์ - โรงเรียนคำเที่ยง	30
12	คิวโรงพยาบาลมหाराช - วิ่งเข้าเมือง	
13	คิวรับส่งนิสิตนักศึกษาภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่	150
14	คิวต้นตราภักดิ์ - วิ่งเข้ามหาวิทยาลัยเชียงใหม่	50
15	คิวสนามบินเชียงใหม่ - วิ่งเข้าเมือง	30
16	คิวสวนรุกชาติ - วิ่งถึงดอยสุเทพ	150
17	คิวตลาดข้างเฟือก - ดอยสุเทพ	50
18	คิวสี่แยกช่วงสิงห์ - ดอยสุเทพ	100
19	วิ่งไม่ประจำเส้นทาง (วิ่งวนในตัวเมือง)	1,598
รวม		2,706

ที่มา : สหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด



ภาพที่ 4.4 ภาพตึกรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่

และถนนข้างตลาดนอก จากนั้นบริเวณที่เป็นจุดเปลี่ยนการเดินทาง เช่น บริเวณตลาดเทศบาลนครเชียงใหม่จะมีส่วนหนึ่งใช้เป็นที่จอดของรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับอำเภอรอบนอก เช่น คิวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมือง - สันทราย - สันกำแพง - ดอยสะเก็ด - แม่ริมและแม่แตง เป็นต้น บริเวณดังกล่าวในช่วงโมงเร่งด่วนของวันทำงานจะมีรถสองแถววิ่งบริการผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก

สำหรับคิวรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ทั้ง 18 คิว สามารถจะแบ่งเป็นคิวย่อย ๆ ของการให้บริการ โดยใช้พื้นที่ของการบริการเป็นเกณฑ์ในการแบ่งได้ 4 ประเภท คือ

ก) คิวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมือง - ชุมชนรอบนอก ประกอบด้วย คิวบ้านปากกล้วย - โรงเรียนคำเที่ยง, คิววังสิงห์คำใต้ - โรงเรียนคำเที่ยง, คิวบ้านดอนแก้ว - ตลาดเทศบาล, คิวบ้านสันผีเสื้อ - ตลาดเทศบาล, คิวบ้านพญาชมพู - โรงเรียนคำเที่ยงและคิวบ้านสันทรายมหาวงศ์ - โรงเรียนคำเที่ยง คิวรถสองแถวประเภทนี้จะมีจำนวนรถทั้งสิ้น 190 คัน ส่วนใหญ่แต่ละคิวจะมีจำนวนรถ 30-40 คัน ชุมชนดังกล่าวจะเป็นบริเวณที่ไม่มีรถประจำทางบริการถึง สำหรับอัตราค่าโดยสารและตารางเวลาเดินรถก็จะแตกต่างกันไปในแต่ละคิว จากการสำรวจภาคสนามพบว่าคิวรถสองแถวประเภทนี้จะตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงกันคือจะตั้งอยู่บริเวณตลาดเทศบาลนครเชียงใหม่กับบริเวณหลังตลาดต้นลำไยซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำปิง

ข) คิวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างสถานีขนส่ง - ฝั่งเข้าเมือง ซึ่งได้แก่คิวสถานีขนส่งแห่งที่ 2 (อาเขต) - ฝั่งเข้าเมือง, คิวสถานีขนส่งแห่งที่ 1 (ข้างเผือก) - ฝั่งเข้าเมือง, คิวสถานีรถไฟ - ฝั่งเข้าเมือง, คิวโรงแรมศรีประภาศ - ฝั่งเข้าเมืองและคิวสนามบินเชียงใหม่ - ฝั่งเข้าเมือง คิวรถสองแถวประเภทนี้จะมีจำนวนรถทั้งสิ้น 228 คัน โดยคิวรถอาเขต - ฝั่งเข้าเมืองจะมีจำนวนรถมากที่สุดคือ 108 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 47.37 ของรถสองแถวประเภทนี้ สำหรับอัตราค่าโดยสารและตารางเวลาเดินรถก็จะแตกต่างกันไปบางคิวจะบอกอัตราค่าโดยสารและที่หมายที่จะไป เช่น คิวรถอาเขต - ฝั่งเข้าเมือง ถ้าผู้โดยสารเดินทางไปในช่วงระหว่างอาเขต - ไนท์บาซาร์ - ประตูเชียงใหม่ - สวนดอกหรือ อาเขต - ตลาดวโรรส - ข้างเผือก - ช่างสิงห์ อัตราค่าโดยสารคนละ 5 บาท นอกเส้นทางดังกล่าวก็จะเป็นการตกลงกันเองระหว่างคนขับกับผู้โดยสาร

ค) คิวรถสองแถวที่วิ่งบริการภายในสถานที่ที่สำคัญ ๆ ซึ่งประกอบด้วยคิวโรงพยาบาลมหาราช - ฝั่งเข้าเมือง, คิวรับส่งนิสิตนักศึกษาภายในมหาวิทยาลัย

เชียงใหม่และคิวต้นตราภรณ์ - วิ่งเข้ามหาวิทยาลัยเชียงใหม่คิวรถสองแถวประเภทนี้จะมีจำนวนรถทั้งสิ้น 350 คัน ถ้าพิจารณาสถานที่ดังกล่าวจะเห็นว่าทั้งมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และโรงพยาบาลมหาราช (สวนดอก) ต่างก็เป็นสถานที่ราชการที่มีขนาดใหญ่ที่มีผู้คนทั้งนิสิตนักศึกษา และประชาชนทั่วไปมาใช้บริการกันมาก ในขณะที่เดียวกับสถานที่ดังกล่าวที่ตั้งอยู่บริเวณเดียวกัน คือตั้งอยู่ระหว่างถนนสุเทพ และถนนห้วยแก้ว ซึ่งอยู่ทางด้านตะวันตกของเมืองเชียงใหม่ บริเวณนี้จัดเป็นแหล่งงานที่สำคัญแห่งหนึ่งของเมืองเชียงใหม่ เพราะเป็นที่ตั้งของสถาบันหรือสถานที่ราชการที่สำคัญ ๆ หลายแห่ง ฉะนั้นการให้บริการของรถสองแถวประเภทนี้ นอกจากจะให้บริการกับผู้ที่ต้องเดินทางมาใช้บริการในสถานที่ดังกล่าวแล้วยังจะให้บริการกับผู้ที่โดยสารที่ต้องเดินทางเข้ามาทำงานหรือประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ในบริเวณดังกล่าวอีกด้วย

ง) คิวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมือง - สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ๆ ซึ่งได้แก่ คิวภูเขาดอย - ตลาดเทศบาล, คิวสวนรุกชาติ - ดอยสุเทพ, คิวตลาดช้างเผือก - ดอยสุเทพ และคิวสี่แยกช่วงสิงห์ - ดอยสุเทพ คิวรถสองแถวประเภทนี้จะมีจำนวนรถทั้งสิ้น 340 คัน ในจำนวนนี้ประมาณ 300 คัน จะเป็นรถสองแถวที่ให้บริการนำเที่ยวดอยสุเทพ ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตกของเมืองเชียงใหม่ ในวันเสาร์ - อาทิตย์หรือวันหยุดราชการ รถสองแถวประเภทนี้จะมีผู้มาใช้บริการกันมาก ซึ่งมีทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ การวิ่งบริการผู้โดยสารนอกจากจะไปดอยสุเทพแล้วหากผู้โดยสารมีความต้องการจะเดินทางไปสถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ ซึ่งตั้งอยู่ใกล้ดอยสุเทพ เช่น พระตำหนักภูพิงศ์ราชนิเวศน์ หรือ ดอยปุย รถสองแถวประเภทนี้ก็ยังคงให้บริการอีกด้วย สำหรับอัตราค่าโดยสารขึ้นและลงดอยสุเทพจะแตกต่างกันกล่าวคือ อัตราค่าโดยสารขึ้นดอยสุเทพคนละ 30 บาท ส่วนเที่ยวกลับนั้นจะคนละ 20 บาท ส่วนนอกเส้นทางที่จะไปสถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ อัตราค่าโดยสารก็จะเป็นการตกลงกันระหว่างคนขับกับผู้โดยสาร

4.3.2.5 ข้อมูลทั่วไปและทัศนคติของผู้โดยสารและผู้ขับรถสองแถว

ในการศึกษาบทบาทการขนส่งสาธารณะของรถสองแถวภายในเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบันนี้ ส่วนหนึ่งจะมาจากการศึกษาทัศนคติของผู้โดยสารและผู้ขับรถสองแถวซึ่งจะได้จากการสำรวจและสัมภาษณ์ภาคสนาม ซึ่งกลุ่มตัวอย่างของการศึกษาในครั้งนี้จะเป็นผู้โดยสารที่ใช้บริการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จำนวน

อายุ

กลุ่มอายุของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีจำนวนมากที่สุดได้แก่ช่วงอายุ 15-24 ปี มีจำนวนร้อยละ 55 ของผู้ตอบแบบสอบถาม รองลงมาคือช่วงอายุ 25-34 ปี มีจำนวนร้อยละ 35.0 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนกลุ่มช่วงอายุ 45-54 ปี มีน้อยที่สุดคือมีร้อยละ 1.67 ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

อายุ (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 15 ปี	-	-
15-24 ปี	33	55.0
25-34 ปี	21	35.0

อายุ (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
35-44 ปี	5	8.33
45-54 ปี	1	1.67
55 ปีขึ้นไป	-	-
รวม	60	100

ระดับการศึกษา

ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามจะมีทุกระดับ แต่ระดับปริญญาตรีมีจำนวนมากที่สุดร้อยละ 51.67 ของผู้ตอบแบบสอบถาม รองลงมาระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 21.67 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนระดับประถมศึกษา มีน้อยที่สุดคือ ร้อยละ 5.0 ของผู้ตอบแบบสอบถาม

60 คน และผู้ขับรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ จำนวน 30 คน สำหรับข้อมูลที่ใช้ในการสัมภาษณ์ภาคสนามนั้น จะได้จากการออกแบบสอบถาม ซึ่งมีอยู่ด้วยกัน 2 ชุด ชุดแรกจะเป็นแบบสอบถามสำหรับผู้โดยสาร และชุดที่สองจะเป็นแบบสอบถามสำหรับผู้ขับรถสองแถว

1) ผู้โดยสารรถสองแถว

ในการศึกษาเกี่ยวกับผู้โดยสาร จะเป็นการพิจารณาด้านลักษณะและพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถสองแถว โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาคือศึกษาพฤติกรรมในการเดินทาง โดยดูจากวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ความถี่ในการเดินทาง เป็นต้น และศึกษาถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการรถสองแถวเพื่อจะได้หาแนวทางในการปรับปรุงกิจการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ให้ดีขึ้น

จากการศึกษาภาคสนามได้ทำการสัมภาษณ์ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถสองแถวตามจุดต่าง ๆ ของเมืองจำนวน 60 คน การวิเคราะห์จะได้จำแนกเป็นข้อ ๆ ตามลักษณะของคำถามในแบบสอบถาม ดังต่อไปนี้

ก. ข้อมูลส่วนบุคคล

เพศ

ผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นหญิงร้อยละ 55 และเป็นชายร้อยละ 45

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	27	45
หญิง	33	55
รวม	60	100

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	3	5.0
มัธยมศึกษา	13	21.67
อาชีวศึกษา	9	15.0
ปริญญาตรี	31	51.67
สูงกว่าปริญญาตรี	4	6.66
รวม	60	100

อาชีพ

จากจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด พบว่าผู้ที่ใช้บริการรถสองแถวเป็นนักเรียน นักศึกษามากที่สุด คือมีจำนวนร้อยละ 41.67 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ทั้งนี้เนื่องจากจะมีรถสองแถวจำนวนหนึ่งที่ให้บริการรับ-ส่ง นักศึกษาโดยเฉพาะ ถึงรถรับส่งนักศึกษาภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่และวัดตันตราชรัณท์วิง เข้ามหาวิทยาลัยเชียงใหม่รองมาได้แก่ลูกจ้างและอาชีพค้าขายจะมีจำนวนร้อยละ 33.33 และ 13.33 ของผู้ตอบแบบสอบถามตามลำดับ อาชีพแม่บ้านมีน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 3.33

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	25	41.67
ลูกจ้าง	20	33.33
ข้าราชการ	5	8.33
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	-	-
นักธุรกิจ	-	-
ค้าขาย	8	13.33
แม่บ้าน	2	3.33
อื่น ๆ	-	-
รวม	60	100

รายได้

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ระหว่าง 3,001-5,000 บาทต่อเดือน มีจำนวนร้อยละ 35.0 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งมากที่สุด รองมาได้แก่ กลุ่มของผู้ที่ยังไม่มีรายได้ทั้งนี้เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ที่ใช้บริการรถสองแถวจะเป็นวัยนักเรียน นักศึกษา ซึ่งยังไม่มีรายได้เป็นของตนเอง กลุ่มนี้มีจำนวนร้อยละ 26.67 ของผู้ตอบแบบสอบถาม จากระดับรายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่าประชาชนส่วนใหญ่ที่ใช้บริการรถสองแถวจะเป็นผู้มีรายได้ปานกลาง

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้

รายได้ (บาท/เดือน)	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีรายได้	16	26.67
ต่ำกว่า 3,000	11	18.33
3,001-5,000	21	35.0
5,001-7,000	12	20.0
7,001 ขึ้นไป	-	
รวม	60	100

ข. ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของผู้ตอบแบบสอบถาม

ในการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางของผู้โดยสารในครั้งนี้ ข้อมูลส่วนหนึ่งจะศึกษาจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของผู้โดยสาร โดยในการศึกษาดังนี้ จะทำการสัมภาษณ์ผู้โดยสารรถสองแถว ณ จุดสัมภาษณ์ต่าง ๆ 5 บริเวณ ซึ่งได้แก่ ถนนท่าแพ จำนวน 15 ชุด ถนนเจริญเมือง จำนวน 15 ชุด ถนนราชเชียงใหม่ จำนวน 10 ชุด ถนนสุเทพจำนวน 10 ชุด และถนนช้างเผือกจำนวน 10 ชุด โดยในการสัมภาษณ์ครั้งนี้จะสัมภาษณ์ผู้โดยสารในช่วงโมงเร่งรีบเช้า ซึ่งผลของการศึกษามีดังนี้

ก. จุดเริ่มต้นของผู้โดยสาร

จากการสอบถามผู้โดยสารรถสองแถวเกี่ยวกับบ้านพักอาศัยของผู้ใช้บริการรถสองแถวพบว่า ร้อยละ 66.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะมีที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยจะกระจายตัวอยู่ในตำบลต่าง ๆ ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ส่วนอีกร้อยละ 33.3 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะมีที่พักอาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล โดยจะกระจายตัวอยู่ในอำเภอต่าง ๆ รอบเมืองเชียงใหม่ เช่นทางทิศเหนือจะเป็นผู้โดยสารที่เดินทางมาจากอำเภอแม่ริม และอำเภอแม่แตง เป็นต้น ทางใต้จะเป็นผู้โดยสารที่เดินทางมาจากอำเภอหางดง อำเภอสันป่าตอง และอำเภอสารภี เป็นต้น ทิศส่วนทางทิศตะวันออกจะเป็นผู้โดยสารที่มีที่พักอาศัยอยู่ในอำเภอ

สินค้าแพง และอำเภอคดยสะเกิดขึ้น นอกจากนี้ยังมีผู้โดยสารรถสองแถวส่วนหนึ่งจะมีที่พักอาศัยอยู่ในจังหวัดอื่น ที่ตั้งอยู่ใกล้เมืองเชียงใหม่ เช่น จังหวัดลำพูน เป็นต้น ซึ่งในการเดินทางเข้ามายังตัวเมืองเชียงใหม่ของผู้ตอบแบบสอบถามดังกล่าวพบว่าส่วนใหญ่จะใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทรถสองแถว ซึ่งเป็นรถสองแถวที่วิ่งประจำสายทางระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับอำเภอรอบนอก ซึ่งรถสองแถวดังกล่าวก็จะจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร ณ สถานีเปล่ยรถ (ดีวรถสองแถว) หรือบริเวณที่เป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญ ๆ ซึ่งจะตั้งอยู่บริเวณต่าง ๆ ของตัวเมืองเชียงใหม่ เช่น บริเวณใกล้สี่แยกเชิงสะพานนาครี บนถนนท่าแพ บริเวณตลาดเทศบาลนครเชียงใหม่ บนถนนวิชัยานนท์ บริเวณตลาดประตูเชียงใหม่ และบริเวณตลาดชาנית บนถนนช้างเผือก เป็นต้น (ตารางที่ 4.13)

ตารางที่ 4.13 แสดงที่พักอาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

จุดสัมภาษณ์	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	ร้อยละ	ที่พักอาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม			
			ในเขตเทศบาล	ร้อยละ	นอกเขตเทศบาล	ร้อยละ
1. ก. ท่าแพ	15	25	8	13.3	7	11.7
2. ก. เจริญเมือง	15	25	9	15.0	6	10.0
3. ก. ราชเชียงใหม่- แสน	10	16.6	6	10.0	4	6.7
4. ก. สุเทพ	10	16.6	10	16.6	-	-
5. ก. ช้างเผือก	10	16.6	7	11.8	3	4.9
รวม	60	100	40	66.7	20	33.3

ข. จุดหมายปลายทางของผู้โดยสาร

จากการสอบถามผู้โดยสารรถสองแถวเกี่ยวกับจุดหมายปลายทางของการเดินทางพบว่าผู้โดยสารรถสองแถวที่ตอบแบบสอบถามจะมีจุดหมายปลายทาง ๗ ที่หมายต่าง ๆ กัน ประมาณร้อยละ 36.7 ของผู้ตอบแบบสอบถาม จะมีจุดหมายปลายทาง ๗ สถานที่ศึกษา รองลงมาจะมีจุดหมายปลายทาง ๗ สถานที่ราชการ, ตลาด บริษัทสำนักงานต่าง ๆ และจะมีส่วนหนึ่งที่มีจุดหมายปลายทางกลับที่พักอาศัยของตนเอง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35, 13.3, 10 และ 5 ของผู้ตอบแบบสอบถามตามลำดับของผู้ตอบแบบสอบถามตามลำดับจะเห็นได้ว่าสถานศึกษาจะเป็นที่หมายที่ผู้ตอบแบบสอบถามจะไปมากที่สุด ซึ่งสถานศึกษาในเมืองเชียงใหม่ก็จะกระจายอยู่ทั่ว ๆ ไป แต่บริเวณที่มีสถานศึกษาที่มีขนาดใหญ่และมีจำนวนผู้ที่กำลังศึกษาอยู่มากที่สุด ได้แก่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของเมืองเชียงใหม่ ตั้งอยู่ระหว่างถนนสุเทพและถนนห้วยแก้ว ซึ่งสถานศึกษาดังกล่าวจะมีคิวรถสองแถวที่วิ่งบริการระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ คือ คิวดับตราภักดิ์ - วิ่งเข้าวิทยาลัยเชียงใหม่ สำหรับสถานที่อีกแห่งหนึ่งที่เป็นจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารรถสองแถวจะไปมากที่สุดได้แก่ สถานที่ราชการต่าง ๆ ออกเป็นกลุ่มใหญ่ ๆ ได้ 4 กลุ่มคือศูนย์ราชการซึ่งเป็นที่ตั้งของศาลากลางจังหวัดทางตอนเหนือของตัวเมือง กลุ่มศูนย์ราชการเดิม บริเวณศาลากลางจังหวัดเก่า ค่าชกาวิละ ซึ่งอยู่ทางปากตะวันออกของแม่น้ำปิง และกลุ่มถนนสุเทพ ซึ่งประกอบด้วยโรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด แขวงการทางจังหวัดเชียงใหม่ และโรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด แขวงการทางจังหวัดเชียงใหม่ และโรงพยาบาลประสาท เป็นต้น ตลาดเป็นสถานที่อีกแห่งหนึ่งที่เป็นจุดหมายปลายทางของผู้ใช้บริการรถสองแถว ตลาดที่จัดได้ว่าเป็นย่านการค้าที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่ได้แก่ บริเวณตลาดวโรรส และตลาดต้นลำไย ซึ่งตั้งอยู่ริมถนนช้างม้อชและถนนวิชนายนท์ ตลาดดังกล่าวจะมีประโยชน์ใช้สอยและการให้บริการแก่ชุมชนด้านการค้าบริการสินค้าประจำวันทั้งที่เป็นต่อการค้ารางวัลดี สารทิมบริษัทและสำนักงานต่าง ๆ ในเมืองเชียงใหม่ที่เป็นจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารรถสองแถวนั้นก็จะเกาะตัวอยู่บนพื้นที่ด้านหน้าเมือง บริเวณตั้งแต่กำแพงเมืองขึ้นในด้านทิศตะวันออกไปจนจรดริมฝั่งแม่น้ำปิง โดยเฉพาะถนนท่าแพ และถนนช้างคลาน จะมีบริษัท สำนักงานต่าง ๆ ตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก (ตารางที่ 4.14)

ตารางที่ 1.13 วัตถุประสงค์หน่วยงานเมื่อแยกจาก เกื้อหนุนแผนสอยงาน

ภารกิจงาน	จำนวนผู้ อาสาสมัคร สอยงาน	จุดหมายปลายทาง									
		สถานศึกษา		สถานศึกษา		ตลาด		บริษัท สำนักงาน		บ้านพักอาศัย	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. วิทยาลัย	17	7	4.2	5	2.9	2	1.9	2	2.0	-	-
2. สถานศึกษา	17	7	11.0	3	5.0	2	3.3	3	5.0	-	-
3. อ.ราชสีห์ทอง	10	1	0.6	6	10.0	-	-	-	-	-	-
4. อ.สุโขทัย	10	3	3.0	7	8.2	2	-	-	-	-	-
5. อ.วังน้อย	10	2	2.0	3	5.0	1	1	1	1.7	3	5
รวม	20	21	35	22	36.7	8	6	6	10	3	5

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ความถี่ในการใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถสองแถวมีร้อยละ 36.67 ที่ใช้รถสองแถวในช่วงวันจันทร์ - วันศุกร์ (วันราชการ) ซึ่งจะเป็นวันที่มีปริมาณการเดินทางเป็นจำนวนมากทั้งจำนวนของผู้เดินทางและจำนวนเที่ยวของการเดินทาง เพราะจะเป็นช่วงเวลาที่ผู้คนจะเดินทางไปทำงาน ไปเรียนหนังสือ เป็นประจำทุกวัน รถม้าจะเป็นกลุ่มที่ใช้บริการรถสองแถวทุกวัน ซึ่งมีร้อยละ 25 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนผู้ใช้บริการรถสองแถว 2-3 ครั้ง / อาทิตย์มีร้อยละ 21.67 ของผู้ตอบแบบสอบถาม สำหรับกลุ่มที่ใช้รถสองแถวเฉพาะวันเสาร์และอาทิตย์จะมีน้อยสุดคือ มีร้อยละ 5 ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความถี่ในการเดินทาง

ความถี่ในการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ทุกวัน	15	25.0
วันจันทร์ - วันศุกร์	22	36.67
วันเสาร์ - วันอาทิตย์	3	5.0
2-3 ครั้ง/สัปดาห์	13	21.67
นาน ๆ ครั้ง	7	11.60
รวม	60	100

ช่วงเวลาที่ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจะใช้ช่วงเวลา 6.00 - 9.00 น. ในการใช้บริการรถสองแถวมากที่สุด ซึ่งมีจำนวนร้อยละ 50 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ช่วงเวลาดังกล่าวในวันทำงาน (วันจันทร์ - วันศุกร์) จะเป็นช่วงที่ถนนมีการเดินทางกันมาก (ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า) ซึ่งจะสอดคล้องกับความถี่ในการเดินทาง ช่วงเวลาที่ถนนเดินทางจะใช้บริการรถสองแถวมากที่สุดครั้งหนึ่งจะเป็นช่วงเวลา 15.00 - 18.00 น.

ซึ่งมีจำนวนร้อยละ 15 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนหลังจากเวลา 21.00 น. จะเป็นเวลาที่ผู้โดยสารจะใช้บริการรถสองแถวน้อยที่สุดคือมีเพียงร้อยละ 1.67 ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามช่วงเวลาที่ใช้บริการ

ช่วงเวลาที่ใช้บริการ	จำนวน	ร้อยละ
6.00 - 9.00	30	50
9.00 - 12.00	8	13.33

ช่วงเวลาที่ใช้บริการ	จำนวน	ร้อยละ
12.00 - 15.00	7	11.67
15.00 - 18.00	9	15.0
18.00 - 21.00	5	8.33
หลัง 21.00	1	1.67
รวม	60	100

วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

ในการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการรถสองแถวจะมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางที่แตกต่างกัน เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน ไปติดต่อธุรกิจ ไปซื้อของหรือกลับบ้าน เป็นต้น จากการตอบแบบสอบถามพบว่า ร้อยละ 36.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะเดินทางเพื่อไปเรียนหนังสือมากที่สุด รองๆ จะเดินทางเพื่อไปทำงานและซื้อของซึ่งมีร้อยละ 35.0 และ 13.0 ของผู้ตอบแบบสอบถามตามลำดับ ทำให้เห็นว่าวัตถุประสงค์ในการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เน้นมีลักษณะที่

สอดคล้องกับอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งมีนักเรียน นักศึกษา กับลูกจ้าง และผู้มีอาชีพค้าขาย เป็นกลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดในบรรดาผู้ที่ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.17 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทาง

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ทำงาน	21	35.0
เรียนหนังสือ	22	36.7
ทำธุรกิจ	6	10.0

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ซื้อของ	8	13.3
กลับบ้าน	3	5.0
อื่น ๆ	-	-
รวม	60	100

เหตุผลการเลือกใช้รถสองแถว

จากการสอบถามถึงเหตุผลการเลือกใช้รถสองแถว ปรากฏว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ให้เหตุผลหลายเหตุผลแต่เหตุผลสำคัญที่มีผู้ตอบมากที่สุดคือถึงจุดหมายปลายทางและ มีร้อยละ 26.56 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด นอกนั้นเป็นเหตุผลในแง่ความสะดวก ความรวดเร็ว ไม่มีรถประจำทางเข้าถึง ซึ่งมีอยู่ร้อยละ 23.44, 21.88 และ 12.5 ของผู้ตอบแบบสอบถามตามลำดับ

ตารางที่ 4.18 แสดงเหตุการณ์การเลือกใช้รถสองแถว

เหตุการณ์การเลือกใช้รถสองแถว	จำนวน	ร้อยละ
สะดวก	30	23.44
รวดเร็ว	28	21.88
ค่าโดยสารไม่แพง	8	6.25
ถึงจุดหมายปลายทางเลข	34	26.56
ไม่มีรถประจำทางเข้าถึง	16	12.5
อื่น ๆ	12	9.37

ตอบได้หลายเหตุผล

การเลือกเดินทางโดยพาหนะประเภทอื่น

ผลจากการวิเคราะห์แบบสอบถามพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกเดินทางโดยพาหนะอื่น ๆ นอกจากรถสองแถวได้ซึ่งมีร้อยละ 91.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด โดยรถจักรยานยนต์จะเป็นพาหนะที่ถูกเลือกใช้ในรถสองแถวซึ่งมีร้อยละ 48.1 ของผู้ตอบแบบสอบถาม รองมาจะเป็นรถประจำทาง (รถเมล์) รถยนต์ รถสามล้อเครื่อง และรถสามล้อถีบ มีร้อยละ 27.8, 6.3 และ 2.6 ของผู้ตอบแบบสอบถามการที่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่สามารถเดินทาง โดยรถจักรยานยนต์ (รถส่วนตัว) คงเนื่องมาจากพาหนะประเภทนี้มีข้อดีสำหรับการขับขี่ในเมืองที่แออัดประหยัดเนื้อที่ ประหยัดเชื้อเพลิงมีความคล่องตัวมาก โดยเฉพาะสามารถเข้าออกพื้นที่หรือถนนตรอกซอยของเมืองเชียงใหม่ได้ดีแต่ก็มีความปลอดภัยน้อยมากเมื่อเทียบกับยานพาหนะชนิดอื่นๆ ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่สามารถเลือกเดินทางโดยพาหนะอื่นๆ นอกจากรถสองแถวได้ซึ่งมีร้อยละ 5 ของผู้ตอบแบบสอบถามเนื่องจากเป็นผู้ที่อยู่แถบชานเมืองหรือชุมชนรอบนอก จึงต้องพึ่งบริการของรถสองแถว โดยเฉพาะรถสองแถวที่วิ่งประจำสายทางระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับอำเภอรอบ ๆ

ตารางที่ 4.19 แสดงผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามทางเลือกในการเดินทาง

การเลือกเดินทางโดยพาหนะอื่น	จำนวน	ร้อยละ
ได้	55	91.7
ไม่ได้	5	8.3
รวม	60	100



ความคิดเห็นของผู้โดยสาร

จากการวิเคราะห์แบบสอบถามในเรื่องข้อคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการใช้บริการรถสองแถวในหลาย ๆ ด้าน ได้แก่ ทางด้านสภาพรถ ส่วนใหญ่ร้อยละ 73.33 เห็นว่ารถมีสภาพปานกลาง ในขณะที่ร้อยละ 15 เห็นว่ารถมีสภาพใหม่และร้อยละ 11.67 เห็นว่ารถมีสภาพเก่า ทางด้านความปลอดภัยผู้โดยสารร้อยละ 53.33 เห็นว่าปลอดภัยดีแล้ว ร้อยละ 38.33 คิดว่าไม่มีความปลอดภัยเท่าที่ควร ทางด้านค่าโดยสาร ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ร้อยละ 65 เห็นว่าเหมาะสมแล้ว ในขณะที่ร้อยละ 23.33 คิดว่าค่าโดยสารยังแพง และร้อยละ 5 คิดว่าค่าโดยสารถูก และมีร้อยละ 6.67 คิดว่าค่าโดยสารไม่แน่นอน ทางด้านระยะเวลาในการรอรถ ผู้โดยสารส่วนใหญ่ร้อยละ 61.67 เห็นว่ารอรถไม่นาน ในขณะที่ร้อยละ 38.33 เห็นว่าจะใช้เวลาจอดรถสองแถวนาน ทางด้านมารยาทของคนขับผู้ให้บริการส่วนใหญ่ ร้อยละ 73.33 คิดว่าดีแล้ว และร้อยละ 26.67 คิดว่ามารยาทของคนขับยังไม่ดีเท่าที่ควร ทางด้านจำนวนรถผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 46.67 เห็นว่าเหมาะสมแล้ว ในขณะที่ร้อยละ 36.67 เห็นว่าจำนวนรถสองแถวมีมากเกินไป และร้อยละ 16.67 เห็นว่าจำนวนรถสองแถวมีน้อยยังไม่เพียงพอทางด้านความจำเป็นของการใช้รถสองแถวในการเดินทาง ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ร้อยละ 68.33 คิดว่ารถสองแถวมีความจำเป็นในการเดินทาง และร้อยละ 10 คิดว่ารถสองแถวมีความจำเป็นอย่างสิ้นในการเดินทาง ในขณะที่ร้อยละ 21.67 คิดว่ารถสองแถวไม่จำเป็นต่อการเดินทางมากนัก เนื่องจากสามารถเลือกเดินทางโดยพาหนะอื่น ๆ นอก

จากรถสองแถวได้ ทางด้านความคิดเห็นที่ว่ารถสองแถวเหมาะสมกับการวิ่งบริการภายในเมืองเชียงใหม่อีกต่อไปหรือไม่ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 95 คิดว่าเหมาะสม โดยจะให้เหตุผลแตกต่างกันไปแต่เหตุผลสำคัญที่มีผู้ตอบมากที่สุดคือรถสองแถวมีความสะดวก รวดเร็วและให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารจากจุดเริ่มต้นถึงจุดหมายปลายทาง (DOOR-TO-DOOR) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 41.4 ของผู้ตอบแบบสอบถาม รองมาคิดว่ารถสองแถวยังเหมาะสมที่จะใช้วิ่งในเมืองเชียงใหม่ต่อไป เพราะยังมีผู้เดินทางส่วนหนึ่งซึ่งไม่มีรถส่วนตัวใช้ จำเป็นต้องพึ่งการขนส่งสาธารณะประเภทรถสองแถว และรถสองแถวเป็นพาหนะขนาดเล็กที่สามารถใช้สัญจรได้ทั่วทุกพื้นที่ในเมืองเชียงใหม่โดยเฉพาะเหมาะสมกับสภาพถนนของเมืองเชียงใหม่ที่มีขนาดเล็กแคบแคบได้เป็นอย่างดีซึ่งมีร้อยละ 21.4 และ 15.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดตามลำดับ และมีผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 5 ที่คิดว่ารถสองแถวไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้วิ่งบริการในเมืองเชียงใหม่อีกต่อไป เนื่องจากเห็นว่าการให้บริการของรถสองแถวยังไม่ดีพอในหลาย ๆ ด้าน เช่น รถสองแถวมักจะไม่บริการในที่ห่างไกลหรือในที่ที่ไม่ค่อยมีโอกาสจะรับผู้โดยสารอื่นนอกจากนี้รถสองแถวยังไม่มี เส้นทางวิ่งที่แน่นอนตลอดจนค่าโดยสารก็ไม่คงที่ ดังนั้นจึงน่าจะมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนได้แล้ว

2) ผู้ขับรถสองแถว

ในการศึกษาเกี่ยวกับผู้ขับรถสองแถว จะเป็นการพิจารณาเกี่ยวกับลักษณะการให้บริการของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ ซึ่งจะประกอบด้วยขอบข่ายหรือเส้นทางในการให้บริการ ลักษณะการทำงาน ตลอดจนปัญหาที่เกิดขึ้นจากการประกอบกิจการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ เพื่อจะได้หาแนวทางในการปรับปรุงกิจการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ ให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น

ในการศึกษาภาคสนามในครั้งนี้ ได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ขับรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ โดยแบ่งตามลักษณะการให้บริการของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ เป็น 2 แบบ คือรถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำเส้นทาง และผู้ขับรถสองแถวที่ให้บริการประจำเส้นทาง จำนวนทั้งสิ้น 30 คน การวิเคราะห์จะได้จำแนกเป็นข้อ ๆ ตามลักษณะของคำถามในแบบสอบถาม ดังต่อไปนี้

ก. ข้อมูลส่วนบุคคล

1) เพศ อายุ และภูมิลำเนาเดิม ผู้ขับรถเกือบทั้งหมดเป็นชาย เนื่องจากอาชีพการขับรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ เป็นอาชีพที่ผู้ชายทำกันมานาน

แล้ว และจากการสำรวจภาคสนามพบว่าผู้ขับรถที่เป็นผู้หญิงจะมีน้อยมาก สำหรับอายุของผู้ขับรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่โดยเฉลี่ยแล้วประมาณ 41 ปี กลุ่มอายุของผู้ขับรถสองแถวช่วงอายุ 40-49 ปี มีจำนวนมากสุดคิดเป็นร้อยละ 46.7 ของผู้ตอบแบบสอบถาม รองมาจะเป็นช่วงอายุ 30-39 ปี และอายุ 50 ปีขึ้นไป ซึ่งมีร้อยละ 33.3 และ 16.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามตามลำดับ ส่วนผู้ขับรถสองแถวที่มีอายุระหว่าง 20-29 ปี จะมีน้อยที่สุด มีประมาณร้อยละ 3.3 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ทางด้านภูมิลำเนาเดิมของผู้ขับรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ส่วนใหญ่จะเป็นคนในท้องถิ่น (คนเชียงใหม่) เพราะรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จัดเป็นระบบขนส่งสาธารณะดั้งเดิมของชุมชน ดังนั้นผู้ประกอบการรถสองแถวส่วนใหญ่ จึงเป็นคนในท้องถิ่น จากการตอบแบบสอบถามของผู้ขับรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ พบว่าผู้ขับรถประมาณร้อยละ 3.3 ของผู้ตอบแบบสอบถามเท่านั้นที่จะมีภูมิลำเนาเดิมไม่ใช่จังหวัดเชียงใหม่แต่จะย้ายมาจากจังหวัดอื่นโดยเฉพาะจังหวัดในภาคเหนือ เช่น สุโขทัย หรือ พิจิตร เป็นต้น

2) ระดับการศึกษา จากการตอบแบบสอบถามของผู้ขับรถ พบว่าเกือบทั้งหมด จะมีความรู้ระดับประถมศึกษา เนื่องจากอาชีพนี้เป็นอาชีพอิสระ ไม่จำเป็นต้องมีวุฒิการศึกษารองรับ เพียงแต่มีความชำนาญที่เพียรและอดทนก็สามารถประกอบอาชีพนี้ได้และมีรายได้ค่อนข้างดี

ข. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการขับรถสองแถว

1) การประกอบอาชีพและประสบการณ์การขับรถสองแถว จากการตอบแบบสอบถามของผู้ขับรถสองแถวพบว่า เกือบทั้งหมดจะขับรถสองแถว เป็นอาชีพหลักเพียงอาชีพเดียว และประสบการณ์การขับรถสองแถวรับจ้างในเมืองเชียงใหม่ของกลุ่มตัวอย่างพบว่าร้อยละ 73.3 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะมีอาชีพขับรถสองแถวเกิน 7 ปีขึ้นไป โดยเฉลี่ยแล้วประมาณ 15 ปี ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการขับรถสองแถวรับจ้างในเมืองเชียงใหม่ ผู้ขับรถส่วนใหญ่จะขับรถมานานหลายปีและจากการสัมภาษณ์พบว่าผู้ขับรถเกือบทั้งหมดจะยึดอาชีพนี้ไปเรื่อย ๆ จะไม่มีการเปลี่ยนไปประกอบอาชีพอื่น

2) ขนาดเครื่องยนต์รถและสภาพการถือครอง

จากการสำรวจภาคสนามพบว่าขนาดเครื่องยนต์สองแถวในเมืองเชียงใหม่ จะมีหลายขนาดด้วยกันตั้งแต่รถขนาดเครื่องยนต์ 1000 CC ขึ้นไปจนถึงรถขนาดเครื่องยนต์ 2000 CC ขึ้นไป จากการตอบแบบสอบถามพบว่า ร้อยละ

46.7 ของผู้ขับรถที่ตอบแบบสอบถามจะใช้รถที่มีขนาดเครื่องยนต์ระหว่าง 1751-2000 CC รองมาจะเป็นขนาดเครื่องยนต์ระหว่าง 2001-2500 และ 750-1000 CC ซึ่งมีร้อยละ 20.0 และ 16.7 ของผู้ขับรถที่ตอบแบบสอบถามตามลำดับ สำหรับผู้ขับรถขนาดเครื่องยนต์ 1001-1250 CC จะมีอยู่ร้อยละ 6.6 ของผู้ตอบแบบสอบถามเท่านั้น และจากการสอบถามอายุการใช้งานของรถสองแถวที่ใช้รับ-ส่ง ผู้โดยสารในเมืองเชียงใหม่พบว่า อายุรถโดยเฉลี่ยแล้วประมาณ 8 ปีและร้อยละ 36.6 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะใช้รถเกิน 8 ปีขึ้นไป รองมาจะใช้รถมาแล้วระหว่าง 5-6, 7-8 และ 3-4 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.7, 16.7 และ 13.3 ของผู้ตอบแบบสอบถามตามลำดับ ส่วนรถที่มีอายุการใช้งาน 1-2 ปีมีน้อยมาก คือมีเพียงร้อยละ 6.7 ของผู้ตอบแบบสอบถาม นอกจากนี้ จากการสอบถามพบว่าเกือบทั้งหมดของผู้ตอบแบบสอบถามจะซื้อรถสองแถวเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสาร เป็นของตนเองและส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 63.3 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะซื้อขาดแล้วส่วนที่เหลือร้อยละ 36.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามยังผ่อนอยู่ ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วจะผ่อนเดือนละ 4000 บาท

ค. ข้อมูลด้านการบริการ

1) เส้นทางหรือพื้นที่ให้บริการ

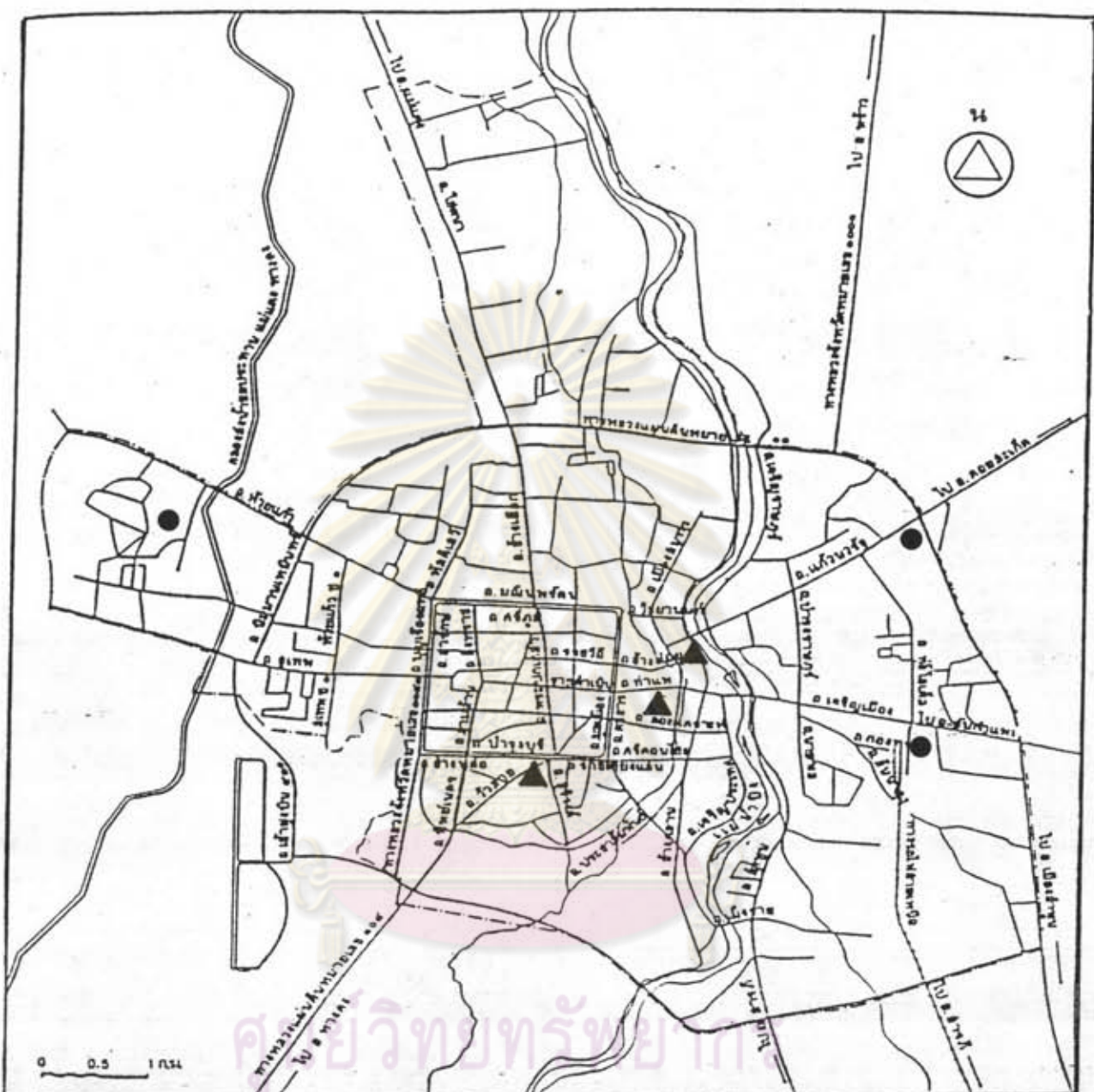
ได้กล่าวมาแล้วว่ารถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะมีเส้นทางหรือขอบข่ายของการให้บริการรับ-ส่ง ผู้โดยสารไม่ เป็นไปตามเส้นทางที่ได้สัมปทาน (พื้นที่ภายในเมืองเชียงใหม่) แต่เมื่อพิจารณาเส้นทางหรือขอบข่ายของการให้บริการของรถสองแถวในปัจจุบัน จะเห็นว่าครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ของเมืองเชียงใหม่ โดยรถสองแถวที่วิ่งให้บริการมีทั้งรถสองแถวที่วิ่งอิสระไม่ประจำ เส้นทางและรถสองแถวที่วิ่งประจำเส้นทางมีสถานีปล่อยรถที่แน่นอน (ถาวรสองแถว) จากการตอบแบบสอบถามของผู้ขับรถสองแถวกล่าวว่าไม่สามารถจะขับรถบริการผู้โดยสารตามเส้นทางที่ได้สัมปทานได้ เพราะ เป็นความต้องการของผู้โดยสารในการเดินทางซึ่งอาจจะมีจุดต้นทางและปลายทางที่ต่างกันไป เส้นทางสัมปทานหลายสายก็ได้ (เป็นผลเนื่องมาจากสภาพโครงข่ายถนนในเมืองเชียงใหม่) ดังนั้นถ้าให้ผู้โดยสารลงรถเพื่อต่อรถสองแถวหลายสายซึ่งทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่าย นอกจากนี้ถ้าวิ่งบริการตามเส้นทางที่ได้สัมปทานในบางเส้นทางจะมีผู้โดยสารใช้กันน้อยทั้งนี้อาจเป็นเพราะบริเวณในเส้นทางดังกล่าวอาจมีประจำการอาศัยอยู่ บางบางดังนั้นก็ความต้องการในการเดินทางจึงมีน้อยหรืออาจเป็นบริเวณที่ประจำการจะมีรถส่วนตัวใช้กันมาก ผู้ตอบแบบสอบถามบางคนยังให้เหตุผลว่าบริเวณหรือจุดใหญ่ ๆ ที่ผู้โดยสารจะเดินทางกันมากจะอยู่บริเวณใจกลางเมืองหรือ

พื้นที่ที่มีผู้คนสัญจรไปมามาก เช่น ย่านการค้า, ตลาด สถานที่ราชการหรือสถานศึกษา เป็นต้น ซึ่งก็จะสอดคล้องกับจำนวนรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ที่วิ่งอิสระไม่ประจำสายทาง ที่จะมีจำนวนรถมากกว่ารถสองแถวที่วิ่งประจำสายทางก็จะมีจำนวน 1,598 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 59.1 ของรถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่ (ตารางที่ 4.7) ผู้ตอบแบบสอบถามบางคนก็ให้เหตุผลว่าลักษณะการวิ่งให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารในปัจจุบันนี้จะปฏิบัติหรือซบกันมาตั้งแต่ เริ่มแรกที่นำรถสองแถวเข้ามาวิ่งบริการภายในเมืองเชียงใหม่ (พ.ศ. 2508) และเส้นทางหรือขอบข่ายของการให้บริการในปัจจุบันก็จะอยู่ภายในพื้นที่ที่ได้สัมปทาน คือพื้นที่ภายในเมืองเชียงใหม่ นั่นเอง

จากลักษณะการวิ่งให้บริการของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ที่สามารถวิ่งได้อย่างอิสระไม่ประจำสายทางและจะมีรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จำนวนหนึ่งที่จะวิ่งบริการผู้โดยสารระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับชุมชนรอบนอกที่อยู่ภายในเมืองเชียงใหม่ (เทศบาลนครเชียงใหม่) ดังนั้นเพื่อให้รู้ว่าพื้นที่หรือที่หมายใดบ้างที่ผู้โดยสารจะใช้บริการกันเป็นส่วนใหญ่ จนทำให้ผู้ขับรถสองแถวต้องขับรถในเส้นทางนั้นเป็นประจำ ซึ่งจากการตอบแบบสอบถามพบว่าย่านศูนย์กลางการค้าของเมืองเชียงใหม่บริเวณถนนช้างม่อย และถนนวิเศษานนท์จะเป็นจุดที่ผู้โดยสารจะใช้บริการรถสองแถว ณ บริเวณนี้มากที่สุด โดยเฉพาะบริเวณตลาดวโรรส ซึ่งจะมีอยู่ร้อยละ 20.56 ของผู้ตอบแบบสอบถาม รองมาจะเป็นศูนย์กลางการค้าระดับย่อยที่ใช้บริการแก่ชุมชน โดยเฉพาะบริเวณตลาดประตูเชียงใหม่ ซึ่งจะอยู่ทางตอนใต้ของเมืองเชียงใหม่ บริเวณนี้จะเป็นอีกจุดหนึ่งที่มีผู้คนใช้บริการรถสองแถวกันมาก ซึ่งจะมีอยู่ร้อยละ 17.8% ของผู้ตอบแบบสอบถาม บริเวณนี้อาจจะเป็นย่านการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของเมืองเชียงใหม่แล้วยังเป็นที่ตั้งของตัวรถประจำทางและตัวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมืองกับอำเภอรอบนอก เช่นตัวรถประจำทางหรือตัวรถสองแถวที่วิ่งจากตัวเมืองเชียงใหม่-หางดง-สันป่าตอง-จอมทอง เป็นต้นส่วนบริเวณอื่น ๆ ที่ผู้ขับรถสองแถวจะให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารมากกว่าบริเวณหนึ่งจะได้แก่บริเวณถนนท่าแพ โดยเฉพาะช่วยแยกถนนท่าแพ ถนนวิเศษานนท์ และถนนช้างคลาน (บริเวณใกล้ห้างสรรพสินค้าต้นตราภักดิ์ สาขาท่าแพ) ทั้งนี้เนื่องจากถนนเส้นดังกล่าวจะเป็นถนนย่านการค้า และยังทำหน้าที่เป็นเส้นทางที่นำการสัญจรจากบริเวณรอบนอกเข้าสู่ตัวเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะถนนท่าแพ จะเป็นเส้นทางการสัญจรเข้า-ออกระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับชุมชนหรืออำเภอที่อยู่ทางด้านตะวันออกของเมืองเชียงใหม่ เช่น

อำเภอสีกันกำแพง อำเภอสีนทราย และอำเภอดอยสะเก็ด เป็นต้น จากการสำรวจภาคสนามพบว่าจุดนี้ในวันทำงานในช่วงโมงเร่งรีบตอนเช้าจะมีปริมาณการจราจรค่อนข้างมาก บริเวณจุดจอดรถโดยสาร จะมีรถสองแถววิ่งให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะมีทั้งรถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่และรถสองแถวที่วิ่งรอบนอกตัวเมืองเชียงใหม่จะวิ่งมาส่งผู้โดยสาร ณ.บริเวณจุดนี้มาก เช่น รถสองแถวจากสีกันกำแพง, สีนทราย, ดอยสะเก็ด หรือรถสองแถวจากลำพูน เป็นต้น ดังนั้นบริเวณนี้จึงเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญแห่งหนึ่งของเมืองเชียงใหม่ จากการตอบแบบสอบถามพบว่าบริเวณนี้ ผู้ขับรถสองแถวจะขับให้บริการเป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 14.0 ของผู้ตอบแบบสอบถาม สำหรับที่หมายอื่น ๆ เช่น บริเวณตลาดเทศบาลนครเชียงใหม่, ตลาดข้างเขื่อน และห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ จะเป็นที่หมายที่ผู้ขับรถสองแถวจะวิ่งให้บริการผู้โดยสารเป็นประจำ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 9.3, 6.5 และ 3.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามตามลำดับ

จากการสอบถามผู้ขับรถสองแถวเกี่ยวกับที่หมายไกลสุดที่ผู้โดยสารว่าจ้างให้ไปส่งบ่อยที่สุด พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 22 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะให้ไปส่งที่สถานีขนส่งแห่งที่ 2 (อา.เขต) ซึ่งอยู่ทางตะวันออกเฉียงเหนือของเมืองเชียงใหม่ สถานีขนส่งดังกล่าวจะเป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารขนาดใหญ่ของจังหวัดเชียงใหม่ จะเป็นจุดรวมรถโดยสารประจำทางที่วิ่งระหว่างจังหวัดเชียงใหม่กับจังหวัดต่าง ๆ เป็นที่น่าสังเกตว่าบริเวณนี้จะมีตัวรถสองแถวที่ให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารจากสถานีขนส่งแห่งที่ 2 (อา.เขต) ไปยังที่หมายต่าง ๆ ในเมืองเชียงใหม่ ซึ่งจะมีจำนวนรถที่ให้บริการ 108 คันหรือคิดเป็นร้อยละ 28.6 ของรถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำสายทางแต่จะมีตัวหรือสถานีปล่อยรถที่แน่นอน จากการสำรวจภาคสนามพบว่ารถสองแถวในบริเวณนี้นอกจากจะให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารไปยังที่หมายต่าง ๆ ภายในเมืองเชียงใหม่แล้วยังให้บริการจัดนำเที่ยวสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในจังหวัดเชียงใหม่ด้วย อีกบริเวณหนึ่งที่เป็นที่หมายไกลที่ผู้โดยสารจะใช้บริการเป็นประจำคือบริเวณสถานีรถไฟ ซึ่งจะมีอยู่ร้อยละ 15.9 ของผู้ตอบแบบสอบถาม สถานีนี้จะตั้งอยู่บนถนนรถไฟ ซึ่งอยู่ทางตะวันออกของเมืองเชียงใหม่และอยู่ห่างจากทางแยกไปอำเภอสีกันกำแพงประมาณ 1 กิโลเมตร จุดนี้จะเป็นอีกบริเวณหนึ่งที่มีตัวรถสองแถวที่บริการรับ-ส่งผู้โดยสารจากสถานีรถไฟไปยังที่หมายต่าง ๆ ในเมืองเชียงใหม่ ซึ่งจะมีรถอยู่ประมาณ 30 คันหรือคิดเป็นร้อยละ 7.9 ของรถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำสายทางแต่จะมีตัวรถที่แน่นอน ส่วนบริเวณทางตะวันตกของเมืองเชียงใหม่คือ



แผนที่ 4.6 แสดงที่หมายไกล-ใกล้สุดที่มีโดยสารใช้บริการบ่อ

สัญลักษณ์ ● ที่หมายไกลสุด
▲ ที่หมายใกล้สุด

บทบาทการขนส่งสาธารณะของรถสองแถวภายในเมือง ● การศึกษาเทศบาลนครเชียงใหม่

บริเวณมหาวิทยาลัยเชียงใหม่จะเป็นสถานที่อีกแห่งหนึ่งที่เป็นจุดหมายปลายทางที่ผู้โดยสารจะว่าจ้างให้รถสองแถวให้ไปส่งบ่อย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 9.8 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งผู้ใช้บริการรถสองแถวให้ขานนี้จะมีทั้งนักศึกษาและประชาชนทั่วไป เพราะในบริเวณนี้จะเป็นที่ตั้งของร้านค้า สถานบันการศึกษาขนาดใหญ่ (มหาวิทยาลัยเชียงใหม่) และสถานที่ราชการที่สำคัญ ๆ หลายแห่ง

2) เวลาของการให้บริการ

จากการสอบถามผู้ขับรถสองแถวพบว่าเกือบทั้งหมดของผู้ตอบแบบสอบถามจะขับรถบริการผู้โดยสารในช่วงเวลา 7.00-9.00 น. มากที่สุดในแต่ละวันช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นเวลาที่ผู้คนจะเดินทางกันมาก โดยเฉพาะผู้ที่ทำงานหรือผู้ที่กำลังศึกษาอยู่ จะเดินทางกันมากสำหรับรถสองแถวที่วิ่งประจำสายทาง (ตัวรถสองแถว) ก็จะทำให้บริการผู้โดยสารตามตารางเวลาการเดินทาง และในขณะที่รอเวลารถออกจากคิวหรือรถหมดเวลาของการให้บริการจากคิวรถสองแถวในแต่ละวันผู้ขับรถก็อาจจะนำรถวิ่งบริการผู้โดยสารภายในเมืองเชียงใหม่ได้ เป็นที่น่าสังเกตมีอยู่ช่วงเวลาหนึ่งโดยเฉพาะเวลาประมาณ 14.00-15.00 น. (จากการสำรวจภาคสนาม) ที่ผู้ขับรถสองแถวบางคนจะหยุดพักรถของตนเองคือจะไม่นำรถออกวิ่งบริการผู้โดยสารเนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าวจะมีคนเดินทางหรือผู้โดยสารที่ใช้บริการรถสองแถวกันน้อย จุดที่จอดพักรถสองแถวจะเป็นสถานที่หรือที่ว่างตามจุดต่าง ๆ ของเมือง เช่น บริเวณตลาดโต้รุ่งทิพย์เนตร หรือที่ว่างใกล้ตลาดประตูเชียงใหม่ เป็นต้น และในช่วงเย็นเวลาประมาณ 15.00-18.00 น. จะเป็นช่วงเวลาอีกช่วงหนึ่งที่ผู้ขับรถสองแถวจะขับรถบริการผู้โดยสารมากที่สุด ช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นช่วงเวลาเลิกงาน หรือเลิกเรียนซึ่งจะมีการเดินทางเป็นจำนวนมาก เป็นที่น่าสังเกตว่าหลังจากเวลา 20.00 น. จำนวนรถสองแถวที่ให้บริการผู้โดยสารภายในเมืองเชียงใหม่มีน้อยลง จุดหรือบริเวณใหญ่ ๆ ภายในเมืองเชียงใหม่ที่รถสองแถวจะให้บริการจะเป็นย่านศูนย์กลางการค้าของเมืองโดยเฉพาะบริเวณกลุ่มโรงแรม ห้างสรรพสินค้า และตลาดสินค้าพื้นเมือง (Night Bazaar) บนถนนช้างคูลานเป็นต้น จากการสอบถามผู้ขับรถสองแถวพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 93.3 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะขับรถสองแถวบริการรับ-ส่งผู้โดยสารทุกวัน มีเพียงร้อยละ 6.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามเท่านั้นที่จะขับรถสองแถวบริการผู้โดยสาร 5 วันในหนึ่งสัปดาห์

3) จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ

จากการสอบถามผู้ขับรถสองแถวเกี่ยวกับจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเฉลี่ยต่อวันพบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 46.7 ของผู้ตอบแบบสอบถาม จะมีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถสองแถวเฉลี่ยระหว่าง 50-59 คนต่อวัน รองลงมาจะมีจำนวนผู้โดยสาร 60-69, 40-49 และ 30-39 คิดเป็นร้อยละ 23.3, 20.0 และ 10.0 ของผู้ตอบแบบสอบถามตามลำดับ จากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถสองแถวต่อวันถ้านำมาหาค่าเฉลี่ยของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถสองแถวต่อวันจะเท่ากับ 53 คน (ตารางที่ 4.20)

ตารางที่ 4.20 แสดงจำนวนของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถสองแถวต่อวัน

จำนวนของผู้โดยสาร	รถสองแถว	
	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 30	-	-
30-39	3	10.0
40-49	6	20.0
50-59	14	46.7
60-69	7	23.3
มากกว่า 70	-	-
รวม	30	100

‡ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 52.8

4) กลุ่มอาชีพของผู้โดยสาร

จากการสอบถามผู้ขับรถสองแถวเกี่ยวกับกลุ่มอาชีพของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถสองแถวพบว่าร้อยละ 31.9 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะกล่าวว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ที่ใช้บริการจะเป็นนักเรียนนักศึกษา รองมาจะเป็นผู้ที่ทำงานเป็นลูกจ้าง, พ่อค้าแม่ค้า และแม่บ้าน ซึ่งจะมีร้อยละ 24.5, 17.0 และ 11.7 ของ

ผู้ตอบแบบสอบถามตามลำดับ ส่วนผู้โดยสารกลุ่มอาชีพข้าราชการจะมีร้อยละ 9.6 ของผู้ตอบแบบสอบถามนอกจากคนภายในเมืองเชียงใหม่จะใช้บริการรถสองแถวในการเดินทางของตนในแต่ละวันแล้วยังมีกลุ่มผู้โดยสารที่เป็นนักศึกษารวมหนึ่งที่จะใช้บริการสองแถวซึ่งคิดเป็นร้อยละ 5.3 ของผู้ตอบแบบสอบถาม

5) อัตราค่าโดยสารและรายได้

เกือบทั้งหมดของผู้ใช้รถสองแถวที่ตอบแบบสอบถามกล่าวว่า การคิดอัตราค่าโดยสารของรถสองแถวภายในเมืองเชียงใหม่จะเก็บค่าโดยสารด้วยอัตรา 5 บาทต่อคนต่อเที่ยว สำหรับนักเรียนนักศึกษาจะเก็บค่าโดยสารด้วยอัตรา 3 บาท ต่อคนต่อเที่ยวการคิดอัตราค่าโดยสารดังกล่าวจะอิงจากต้นทุนของผู้โดยสารไปยังที่หมายของผู้โดยสารในระยะทางไม่เกิน 3-4 กิโลเมตร ส่วนระยะที่ไกลกว่านี้หรือ เป็นพื้นที่แถบชานเมืองที่มีผู้โดยสารใช้บริการกันน้อยอัตราค่าโดยสารก็จะเป็นการตกลงกันระหว่างผู้ขับรถสองแถวกับผู้โดยสาร จากการสอบถามถึงรายได้เฉลี่ยต่อวันจากการขับรถสองแถวพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 63.3 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะมีรายได้เฉลี่ยประมาณ 300-400 บาทต่อวัน รองมาจะมีรายได้เฉลี่ยประมาณ 200-300 และ 400-500 บาท คิดเป็นร้อยละ 23.3 และ 73.3 ของผู้ตอบแบบสอบถามตามลำดับ

6) ลักษณะบริการของรถสองแถว

รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่นอกจากจะใช้บริการรับ-ส่งคนภายในเมืองเชียงใหม่แล้ว ยังมีผู้โดยสารอีกกลุ่มหนึ่งคือที่ศึกษารจะใช้บริการในลักษณะของการจ้างเหมาเพื่อนำเที่ยวสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งจากการสอบถามพบว่าประมาณร้อยละ 40 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะเคยให้บริการรับจ้างเหมาในลักษณะของการจัดนำเที่ยว โดยเฉลี่ยแล้วจะมีผู้มาจ้างเหมาในลักษณะดังกล่าวประมาณ 1-2 ครั้งต่อเดือน

4.3.2.C บทบาทการขนส่งสาธารณะของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่

จากการศึกษาโครงสร้างของกิจการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ที่ผ่านมา ในเรื่องของคุณลักษณะของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ การเข้าร่วมเป็นสมาชิกสหกรณ์รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ เส้นทางหรือพื้นที่ให้บริการ

ของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ ลักษณะตัวและจำนวนรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ ทำให้สามารถสรุปบทบาทการขนส่งสาธารณะของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ได้ดังนี้

1. บทบาทในการขนส่งผู้โดยสารหรือประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมืองเชียงใหม่ ได้กล่าวมาแล้วว่าประชาชนในเมืองเชียงใหม่ จะเดินทางโดยใช้พาหนะส่วนตัวมากที่สุด รองลงมาจะเป็นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถสองแถวจะเป็นการขนส่งสาธารณะที่ประชาชนในเมืองเชียงใหม่จะใช้เดินทางมากที่สุด กล่าวคือประชาชนจะเดินทางโดยเลือกรถสองแถวคิดเป็นร้อยละ 64.9 ของการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ และจากการสำรวจและสัมภาษณ์ภาคสนาม ผู้ใช้บริการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ จะเดินทางโดยรถสองแถวโดยมีวัตถุประสงค์ของการเดินทางที่แตกต่างกัน เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน ไปติดต่อธุรกิจ ไปซื้อของ หรือกลับบ้าน เป็นต้น จากการสอบถาม สอดถามพบว่า ร้อยละ 36.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะเดินทางเพื่อไปเรียนหนังสือมากที่สุด รองลงมาจะเดินทางเพื่อไปทำงานและซื้อของซึ่งมีร้อยละ 35.0 และ 13.0 ของผู้ตอบแบบสอบถามตามลำดับ และจากการเดินทางโดยมีวัตถุประสงค์ของการเดินทางที่แตกต่างกัน ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ทำให้ทราบถึงลักษณะหรืออาชีพของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ที่ใช้บริการรถสองแถว ว่ามีลักษณะหรืออาชีพที่แตกต่างกันไป กล่าวคือประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมืองเชียงใหม่ที่ใช้บริการรถสองแถวจะมีทั้ง นักเรียน / นักศึกษา ลูกจ้าง พ่อค้าแม่ค้า ช่างราชการ และแม่บ้าน ซึ่งจากการสัมภาษณ์พบว่า ร้อยละ 41.67 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะเป็นนักเรียน นักศึกษามากที่สุด รองลงมาได้แก่ลูกจ้าง และอาชีพค้าขายจะมีจำนวนร้อยละ 23.33 และ 13.33 ของผู้ตอบแบบสอบถามตามลำดับ

ดังนั้นจะเห็นได้ว่ารถสองแถวจะมีบทบาทสำคัญต่อการขนส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ภายในเมืองเชียงใหม่ เป็นอย่างมาก โดยประชาชนในเมืองเชียงใหม่ที่เดินทางโดยรถสองแถวก็จะประกอบด้วยกลุ่มคนในหลาย ๆ อาชีพ ซึ่งก็จะมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางที่แตกต่างกันออกไป

2. บทบาทในการขนส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ชุมชนรอบนอก รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่นอกจากจะมีบทบาทสำคัญต่อการขนส่งผู้โดยสารหรือประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมืองเชียงใหม่แล้วยังมีบทบาท ในการขนส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ชุมชนรอบนอกตัวเมืองเชียงใหม่ กล่าวคือรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมพื้นที่เมืองกับชุมชนรอบนอกตัวเมืองเชียงใหม่จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่าจะมีรถสอง

แถวอยู่ส่วนหนึ่งที่วิ่งระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่-ชุมชนรอบนอก ซึ่งประกอบด้วย
คิวน้ำบ้านปากกล้วย - โรงเรียนคำเที่ยง, คิววังสิงห์คำใต้ - โรงเรียนคำเที่ยง, คิว
บ้านดอนแก้ว - ตลาดเทศบาล, คิวบ้านสันผีเสื้อ - ตลาดเทศบาล, คิวบ้านพญาชมพู
- โรงเรียนคำเที่ยง และคิวบ้านสันทรายมหาวงศ์ - โรงเรียนคำเที่ยง คิวรถสอง
แถวประเภทนี้จะมีจำนวนรถทั้งสิ้น 190 คัน ซึ่งหากพิจารณาที่ตั้งของชุมชนรอบนอกที่
รถสองแถววิ่งให้บริการผู้โดยสารจะพบว่าชุมชนส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ทางตอนเหนือและ
ตอนใต้ของตัวเมืองเชียงใหม่ได้มาแล้วว่ารถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ สามารถ
แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทคือ รถสองแถวที่วิ่งภายในเมือง กับรถสองแถวที่วิ่งประ
จําสายทางระหว่างตัวเมืองกับอำเภอรอบ ๆ ซึ่งรถสองแถวประเภทนี้จะวิ่งบริการ
รับ - ส่งผู้โดยสารไปยังอำเภอต่าง ๆ ที่อยู่รอบ ๆ เมืองเชียงใหม่ เช่นทางเหนือ
จะมีรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมือง - อำเภอแม่ริม - อำเภอแม่แตง เป็นต้น
ทางด้านตะวันออกจะมีรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมือง - สันทราย - บ้านบ่อสร้าง
- สันกำแพง - ดอยสะเก็ด เป็นต้น ส่วนทางทิศใต้จะมีรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัว
เมือง - อำเภอหางดง - อำเภอสันป่าตอง - อำเภอจอมทอง เป็นต้น จากการ
สำรวจภาคสนามและสัมภาษณ์ผู้โดยสารรถสองแถว พบว่าผู้โดยสารที่ใช้บริการ
รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ส่วนหนึ่งจะมีที่พักอาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
โดยกระจายตัวอยู่ในอำเภอต่าง ๆ รอบ ๆ เมืองเชียงใหม่ โดยในการเดินทางดัง
กล่าวจะมีลักษณะที่เข้าเดินทางเข้ามาทำงาน เรียนหนังสือหรือประกอบกิจกรรม
ต่าง ๆ ในเมืองเชียงใหม่ เย็นก็จะเดินทางกลับที่พักอาศัยของตนเอง ซึ่งในการเดิน
ทางไป - กลับดังกล่าวพบว่าส่วนใหญ่จะใช้บริการการขนส่งสาธารณะประเภทรถ
สองแถว

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่ารถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะมีบทบาทสำคัญต่อ
การขนส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ชุมชนรอบนอกที่ต้องเดินทางระหว่างที่พักอาศัยของตน
เองเข้ามายังตัวเมืองเชียงใหม่ ในขณะที่เดิวก่อนเมื่อเดินทางเข้ามายังตัวเมือง
เชียงใหม่แล้ว การเดินทางภายในเมืองเชียงใหม่ของผู้โดยสารส่วนหนึ่งจะใช้บริการ
ขนส่งสาธารณะประเภทรถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่ (รถสองแถวที่สังกัด
สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด)

3. บทบาทในการขนส่งผู้โดยสารหรือประชาชนที่เดินทางเข้ามาในตัว
เมืองเชียงใหม่ ได้กล่าวมาแล้วว่าพบในปัจจุบันนี้เมืองเชียงใหม่มีการพัฒนาอยู่ใน
ระดับสูงกว่าจังหวัดอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ความก้าวหน้าในทางธุรกิจ พาณิชย-



กรรม อุตสาหกรรม การบริหารการศึกษา การคมนาคม ตลอดจนการมีวัฒนธรรมอัน
เก่าแก่ที่สืบทอดมาช้านาน ทำให้เมืองเชียงใหม่ ถูกกำหนดให้เป็นเมืองหลักของ
ภาคเหนือตอนบน โดยการพัฒนาเมืองหลักดังกล่าวได้ส่งผลให้เมืองเชียงใหม่เป็น
ศูนย์กลางธุรกิจการค้า การบริการท่องเที่ยว และเป็นแหล่งอุตสาหกรรมของภาค
เหนือตอนบน จากการศึกษาที่เชียงใหม่เป็นเมืองหลักและศูนย์กลางในด้านต่าง ๆ ทำให้
เชียงใหม่เป็นที่รู้จักของคนทั่วไปและเนื่องจากเชียงใหม่มีความพร้อมและความก้าว
หน้าด้านคมนาคมไม่ว่าจะทางรถยนต์ ทางรถไฟ หรือ เครื่องบิน ได้ส่งผลให้
เมืองเชียงใหม่ในวันหนึ่ง ๆ จะมีผู้คนเดินทางเข้ามาเป็นจำนวนมาก ในขณะที่เดียวกัน
เมื่อเดินทางเข้ามาถึงเมืองเชียงใหม่แล้ว จำเป็นต้องอาศัยระบบการขนส่งภายใน
เมืองเชียงใหม่ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางภายในเมืองเชียงใหม่ต่อ
ไป จากการสำรวจพบว่ารถสองแถวจะเป็นการขนส่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการขนส่งผู้
โดยสารหรือประชาชนที่เดินทางเข้ามาในตัวเมืองเชียงใหม่เป็นอย่างมาก กล่าวคือ
สถานีหรือบริเวณที่เป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญ ๆ จะมีตัวรถสองแถวให้บริการ
รับ - ส่งผู้โดยสารเช่น สถานีขนส่งแห่งที่ 2 (อาเขต) จะเป็นสถานีขนส่งที่สำคัญ
และมีขนาดใหญ่ของเมืองเชียงใหม่ทั้งนี้ เนื่องจากรถประจำทางที่วิ่งระหว่างจังหวัด
ต่าง ๆ เข้ามาเมืองเชียงใหม่ จะมีสถานีขนส่งปลายทาง ๗ สถานี ดังนั้นสถานีขนส่ง
แห่งที่ 2 (อาเขต) จึงเป็นสถานีที่มีผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก สถานีรถไฟเชียงใหม่
ก็เป็นสถานีขนส่งอีกแห่งหนึ่งที่มีตัวรถสองแถวที่ให้บริการรับ - ส่งผู้โดยสารที่เดิน
ทางเข้ามาจังหวัดเชียงใหม่ อีกบริเวณหนึ่งคือโรงแรมศรีประภาศ ซึ่งเป็นสถานีขนส่ง
ผู้โดยสารรถประจำทาง (รถแม่เขียว) ที่วิ่งระหว่างเชียงใหม่ - เชียงใหม่ ก็จะมี
ตัวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างสนามบินเชียงใหม่ วิ่งเข้าตัวเมืองเชียงใหม่ ตัวรถสอง
แถวที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะมีจำนวนรถทั้งสิ้น 228 คัน โดยที่ตัวรถอาเขต-วิ่งเข้า
เมืองจะมีจำนวนรถมากที่สุดคือ 108 คันหรือคิดเป็นร้อยละ 47.37 ของตัวรถสอง
แถวที่วิ่งระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสารกับตัวเมืองเชียงใหม่

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการขนส่งสาธารณะประเภทรถสองแถวจะมีบทบาทสำคัญ
ต่อการขนส่งผู้โดยสารหรือประชาชนที่เดินทางเข้ามาในตัวเมืองเชียงใหม่ โดยที่แต่ละ
สถานีก็จะมีตัวรถสองแถวที่ให้บริการรับ - ส่งผู้โดยสาร ซึ่งจำนวนรถสองแถวใน
แต่ละตัวนั้นก็แตกต่างกันไปแล้วแต่ความสำคัญหรือจำนวนผู้โดยสารของแต่ละสถานี

1. บทบาทในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในการเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยว
ในจังหวัดเชียงใหม่ ในปัจจุบันบทบาทของเมืองเชียงใหม่เพิ่มมากขึ้นในทุก ๆ

ด้าน ไม่ว่าการปกครอง การบริหารการเศรษฐกิจ โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว ทั้งนี้เนื่องจาก เชียงใหม่ เป็นเมืองที่งดงามด้วยธรรมชาติเป็นที่ตั้งของพระตำหนักภูพิงด์ราชินีเวสท์ มีโบราณสถานอันเก่าแก่ควรค่าแก่การเคารวะ และเป็นเมืองแห่งศิลปกรรมและวัฒนธรรมอันดีงาม และในปัจจุบันเมือง เชียงใหม่ เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญยิ่งของประเทศเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และต่างประเทศเป็นอย่างดี สามารถทำรายได้ในส่วนของการท่องเที่ยวของจังหวัดมีอัตราสูงขึ้นเรื่อยมา จากการสำรวจสถิติของสำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงใหม่ ในรอบปี พ.ศ. 2531 มีผู้มาเยี่ยมชมเยือนจังหวัดเชียงใหม่จำนวน 2,288,755 คน เพิ่มจากปี พ.ศ. 2530 ร้อยละ 17.17 โดยแบ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยจำนวน 1,418,883 คน นักทัศนอาจรชาวไทย 364,525 คน นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ 432,521 คน นักทัศนอาจรชาวต่างประเทศ 3,791 คน และจากการประมาณวิเคราะห์ธุรกิจท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่ ปีการท่องเที่ยว พ.ศ. 2532 - 2534 ของธนาคารไทยพาณิชย์ จังหวัดเชียงใหม่ ได้สถิติการท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2532 เป็นชาวไทย 1,691,739 คน ชาวต่างประเทศ 997,261 คน รวม 2,689,000 คน เพิ่มเป็นจำนวนร้อยละ 17.48 สำหรับปี 2533 เป็นชาวไทย 1,815,913 คน เป็นชาวต่างประเทศ 1,343,087 คน รวมเป็น 3,159,000 คน เพิ่มเป็นร้อยละ 17.47 และในปี 2534 เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย 1,949,383 คน เป็นชาวต่างประเทศ 1,762,617 คน รวมเป็น 3,712,000 คน คิดเป็นร้อยละ 17.50

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าอัตรานักท่องเที่ยวเข้ามาเยี่ยมชมเยือนในจังหวัดเชียงใหม่จะมีสถิติเพิ่มขึ้นในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก และจากสถิติที่ผ่านมาพบว่านักท่องเที่ยวจะเดินทางเข้ามายังจังหวัดเชียงใหม่ด้วยรถโดยสารประจำทางมากที่สุดคือมีจำนวน 823,969 คน คิดเป็นร้อยละ 37.12 รองลงมาคือ รถไฟ คือมีจำนวน 408,708 คน คิดเป็นร้อยละ 18.41

จากการเดินทางเข้ามาของนักท่องเที่ยวที่มักนิยมใช้ยานพาหนะประเภทรถยนต์มากที่สุดจะเห็นว่า จะสอดคล้องกับการให้บริการของรถสองแถวประเภทตัวรถที่วิ่งระหว่างสถานีขนส่ง - ตัวเมือง และจากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัยเองพบว่าตัวรถสองแถวประเภทดังกล่าวยังให้บริการจัดนำเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่อีกด้วย และถ้าพิจารณาถึงคณะตัวรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะพบว่าจะมีตัวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมือง - สถานีท่องเที่ยวที่สำคัญ ๆ ได้แก่ ดิวงกุดดาถอย ตลาดเทศบาล, ตัวสวนรุกชาติ - ดอยสุเทพ, ตัวตลาดเช้าเมือง - ดอยสุเทพ

และคิวสี่แยกบ่วงสิงห์ - ดอยสุเทพ ดิวรถสองแถวประเภทนี้จะมีจำนวนรถทั้งสิ้น 340 คัน ในจำนวนนี้ประมาณ 300 คัน จะเป็นรถสองแถวที่ให้บริการนำเที่ยวดอยสุเทพ ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตกของเมืองเชียงใหม่สำหรับสถานที่ท่องเที่ยวในตัวเมืองเชียงใหม่ก็เป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยวให้ความสนใจ ซึ่งจะสังเกตได้จากในวันเสาร์-อาทิตย์ หรือวันหยุดราชการ จะมีรถสองแถวนำนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศที่เข้าชมสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ โดยเฉพาะโบราณสถานประเภทวัด ซึ่งจะเป็นสถานที่ที่ผู้คนนิยมกันมากที่สุด

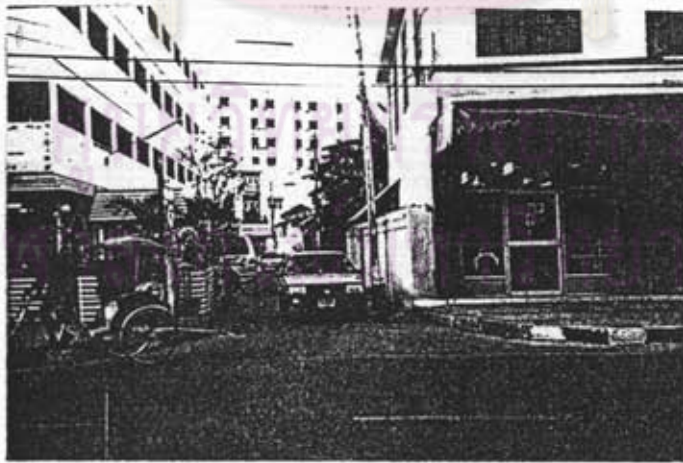
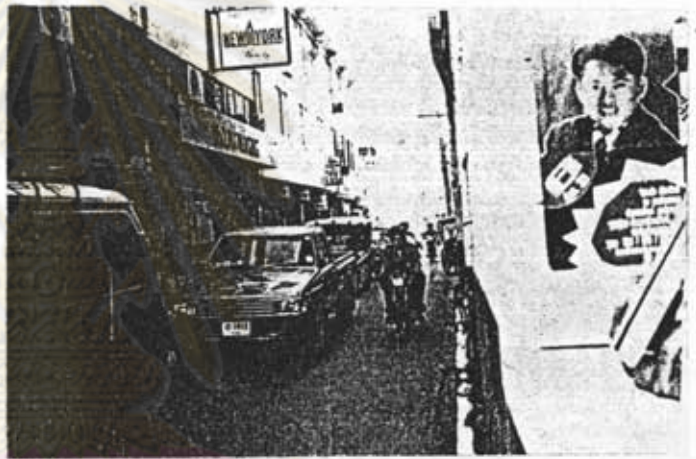
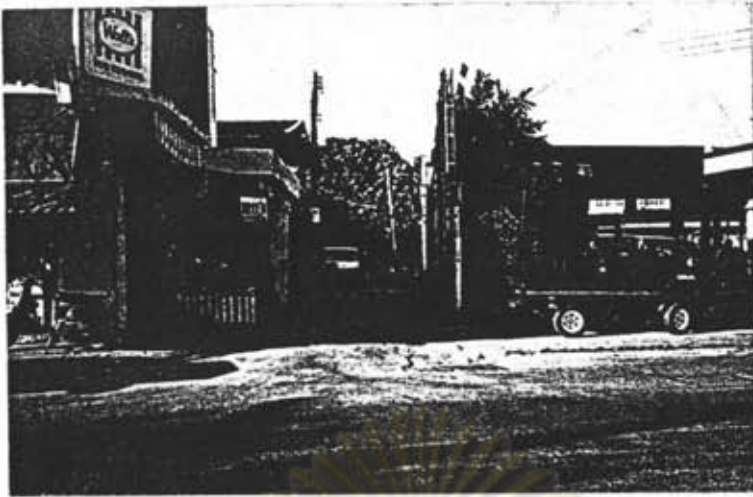
ดังนั้นรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จึงเป็นการขนส่งสาธารณะที่มีบทบาทสำคัญอีกประการหนึ่งคือการใช้บริการแก่นักท่องเที่ยวในการเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงใหม่

4.4 ปัจจัยที่ทำให้รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่

จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่ากิจการของรถสองแถวเกิดขึ้นและได้เจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในครั้งแรกรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะมีบทบาทสำคัญต่อการขนส่งผู้โดยสารในเมืองเชียงใหม่เท่านั้น ต่อมาเมื่อเมืองเชียงใหม่มีบทบาทในหลาย ๆ ด้านไม่ว่าการปกครองการบริหาร การเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว ได้ส่งผลให้เมืองเชียงใหม่เจริญเติบโตและมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในขณะที่เดียวกันระบบการขนส่งภายในเมืองเชียงใหม่ก็ได้มีการพัฒนาขึ้นมาให้สอดคล้องกับความเจริญของเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารประเภทรถสองแถวซึ่งจะสังเกตได้จากในระยะแรกรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ จะมีบทบาทต่อการขนส่งผู้โดยสารภายในเมืองเชียงใหม่เท่านั้น ต่อมาได้เพิ่มบทบาทมากขึ้นไม่ว่าจะเป็นบทบาทในการขนส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ชานนรอบนอก บทบาทในการขนส่งผู้โดยสารหรือประชาชนที่เดินเข้ามาในตัวเมืองเชียงใหม่และบทบาทในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในการเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งถ้าพิจารณาถึงปัจจัยที่ทำให้รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่มีการขยายรวดเร็ว สามารถที่จะแบ่งออกเป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. ปัจจัยทางกายภาพ ได้แก่ โครงข่ายถนนของเมือง

เชียงใหม่ ที่มีลักษณะผสมระหว่างระบบตาข่าย (Grid) ในส่วนกลางเมืองกับระบบรัศมีวงแหวนในพื้นที่โดยรอบและภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จะมีถนนทั้งหมด 74 สาย ตรอกซอยอีก 660 สาย และเนื่องจากการสัญจรของเมืองในอดีตมักเป็น



ภาพที่ 4.5 สภาพถนนในเมืองเชียงใหม่

คนเดินเท้าเป็นหลัก ดังนั้นขนาดถนนจึงเล็กจากข้อมูลถนนและทางระบายน้ำของเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าถนนส่วนใหญ่ในย่านศูนย์กลาง ซึ่งเป็นเขตเมืองว่ามีขนาดเล็กและความกว้างไม่สม่ำเสมอคือส่วนใหญ่มีผิวจราจรขนาดตั้งแต่ 3.50 - 8.50 เมตร มีบางส่วนที่มีขนาดเกิน 10.00 เมตร ถึง 12.00 เมตร ถนนส่วนใหญ่ (2 ใน 3) มีความกว้างของช่องจราจรน้อยกว่า 3.00 เมตรและมีลักษณะคดเคี้ยวขนาบพาหนะที่ใช้ในสมัยแรก ๆ อาจมีขนาดใหญ่แต่ก็มีจำนวนไม่มากและความเร็วไม่สูงนัก แต่ปัจจุบันพาหนะที่ใช้ในเมืองพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็วใช้เครื่องยนต์ความเร็วสูงขึ้น และเพิ่มจำนวนสูงขึ้นเรื่อย ๆ ลักษณะนี้ย่อมเกิดปัญหาขึ้นกับการสัญจรบนถนนในเมืองเชียงใหม่ แต่เมื่อมีรถสองแถวขึ้นมา ซึ่งจัดเป็นการขนส่งสาธารณะประเภทหนึ่ง ที่สร้างความพอใจให้กับประชาชนเป็นอย่างมากเพราะเป็นพาหนะขนาดเล็กที่สามารถใช้สัญจรได้ทั่วทุกพื้นที่ โดยเฉพาะเหมาะสมกับสภาพถนนของเมืองเชียงใหม่ได้เป็นอย่างดี

2. ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ความขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ สภาพการจราจรบนท้องถนน และข้อได้เปรียบของรถสองแถว

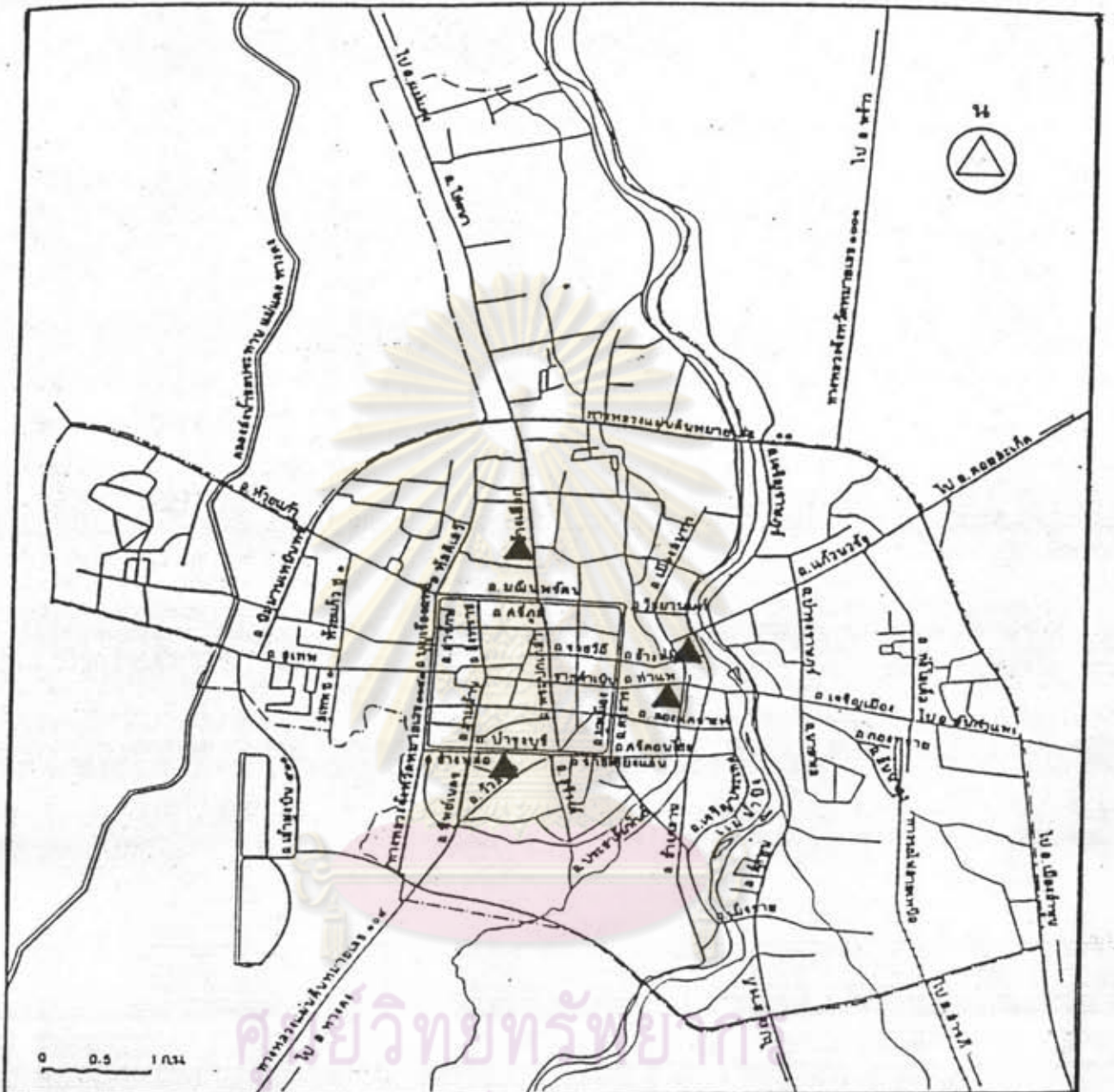
ก) ความขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ ในสมัยก่อนระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ที่สำคัญ ๆ มีไม่กี่ประเภท โดยเฉพาะรถประจำทาง (รถเมล์) มีน้อยและต้องใช้เวลาอรรถประจำทางนาน นอกจากจำนวนยานพาหนะสาธารณะจะมีจำนวนน้อยแล้ว พื้นที่ให้บริการก็ยังไม่ทั่วถึงอีกด้วย ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากระบบโครงสร้างถนนในเมืองเชียงใหม่ที่มีขนาดเล็กและมีตรอกซอยมากมาย ทำให้บริการของรถประจำทางไม่สมบูรณ์ โดยเฉพาะย่านใจกลางเมืองเชียงใหม่ (เขตเมืองเก่า) จัดเป็นย่านการค้าที่สำคัญที่มีผู้คนเดินทางเป็นจำนวนมาก แต่ด้วยถนนมีขนาดเล็กและคดเคี้ยว จึงทำให้มีรถสองแถวเข้ามาบริการในบริเวณนี้เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เพราะสามารถเข้าถึงพื้นที่ดังกล่าวได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

ข) สภาพการจราจรบนท้องถนน โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าที่ประชาชนต้องเดินทางไปทำงาน ไปโรงเรียน และในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเย็นที่ต้องเดินทางกลับบ้านสภาพการจราจรบนท้องถนนจะคับคั่งมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงดังกล่าว ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มของยานพาหนะซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างมากจาก 87,969 คันในปี 2525 เป็น 228,259 คัน ในปี 2533 (ตารางที่ ๒) หรือมีจำนวนเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 17,536 คัน โดยเฉพาะรถยนต์หนึ่ง

ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ จะเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากในขณะที่พื้นที่ถนนของเมือง เชียงใหม่มีอยู่จำกัดและมีการเพิ่มขึ้นน้อยมาก หากมีการเฉลี่ยคำนวณจำนวนรถและ จำนวนพื้นที่ผิวการจราจรในอัตรา 1 คัน ความยาวเฉลี่ย 3 เมตร และถ้านำ รถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั้งหมดในปี 2533 มาใช้ในเวลาพร้อมกันจะใช้ระยะทาง ทั้งสิ้น 684,777 เมตร ในขณะที่ตามอัตราเฉลี่ยตามสภาพถนนภายในเขตเทศบาล นครเชียงใหม่จำนวน 177,504 เมตรจะรองรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเวลา พร้อมกันได้เพียงจำนวน 59,168 คันเท่านั้น นอกจากนี้ยังมีการใช้พื้นที่ถนนเป็นที่ จอดรถด้วย ทำให้พื้นที่ผิวจราจรลดน้อยลงไปอีก ในภาวะที่ประชาชนต้องเดินทางแข่ง กับเวลาเพื่อไปทำงาน ไปโรงเรียนหรือไปติดต่อธุรกิจ จึงต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง โดยเฉพาะผู้ที่ต้องเดินทางโดยการขนส่งสาธารณะสภาพการจราจรติด ขัดมากเท่าไร การใช้บริการรถสองแถวก็ยิ่งเพิ่มขึ้น

ค) ข้อได้เปรียบของรถสองแถวที่มีเหนือพาหนะอื่น ๆ โดยเฉพาะพาหนะประเภทการขนส่งสาธารณะด้วยกันมีเหตุผลอยู่หลายประการที่ทำให้การ ขนส่งด้วยรถสองแถวรับจ้างได้รับความนิยมกล่าวคือรถสองแถวมีความยืดหยุ่นในการ กำหนดเส้นทางและตารางเวลาเดินทาง (โดยเฉพาะรถสองแถวที่วิ่งไม่ประจำสาย ทาง), มีความเร็วมากกว่ารถประจำทาง, มีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารทุกคนซึ่งทำให้เกิด ความสะดวกในการเลือกใช้ และให้บริการรับส่งผู้โดยสารจากจุดเริ่มต้นถึงจุดหมาย ปลายทาง ในเรื่องค่าโดยสารเมื่อเทียบกับรถสามล้อเครื่อง หรือรถสามล้อถีบผู้โดยสารจะเสียค่าโดยสารถูกกว่ารถสามล้อเครื่องหรือรถสามล้อถีบในการเดินทางในระยะ ทางเท่า ๆ กัน และยังมีความสะดวกตัวรวดเร็วในการเดินทาง

3. ปัจจัยทางสังคม ได้แก่การเพิ่มของประชากรของเมือง เชียงใหม่ จากการศึกษาด้านประชากรพบว่าอัตราการเติบโตของประชากรในเขต เทศบาลและเขตฝั่งเมืองรวมเชียงใหม่ มีอัตราเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 1.73-2.00 ในช่วงปี 2523-2530 และในอนาคตในเขตฝั่งเมืองรวมประชากรจะเพิ่มขึ้นด้วยอัตรา เฉลี่ยร้อยละ 2.7 ต่อปีส่วนปริมาณการจราจรด้านผู้โดยสารและสินค้าจะเพิ่มขึ้นด้วย อัตราเฉลี่ยร้อยละ 5.0 และ 5.4 ตามลำดับและในช่วง 20 ปีที่ผ่านมาพื้นที่ที่พัฒนา แล้วได้เพิ่มจาก 14.85 ตร.กม. ในปี 2507 เป็น 28.587 ตร.กม. ในปี 2530 ในปัจจุบันมีการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยมากขึ้นซึ่งจะสังเกตได้จาก มีศูนย์การค้าใหม่ ๆ เกิดขึ้นหลายแห่ง เช่น ทางทิศเหนือบริเวณถนนโชตนาทางด้าน ตะวันตกบริเวณถนนห้วยแก้วและถนนสุเทพศูนย์กลางธุรกิจ และการค้าได้ขยายกว้าง



แผนที่ 4.7 แสดงจุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญในเมืองเชียงใหม่

สัญลักษณ์

▲ จุดเปลี่ยนการเดินทาง

บทบาทของรถสองแถวต่อการสัญจรภายในเมือง ● กรณีศึกษาเทศบาลนครเชียงใหม่

ออกจากศูนย์กลางเดิมบริเวณถนนท่าแพ-ช้างม้อย ครอบคลุมไปยังย่านถนนช้างคลาน
 ในขณะที่เดิวก่อนจำนวนพื้นที่อยู่อาศัยก็เพิ่มขึ้นตามไปด้วย การกระจายที่อยู่อาศัยของ
 ประชากรเริ่มขยายออกสู่ชานเมืองหรือตามแนวถนนที่เชื่อมกับอำเภอรอบนอก ทำให้
 ระยะทางในการเดินทางยาวขึ้น ดังนั้นการจัดบริการขนส่งก็จะต้องมากขึ้นด้วยจาก
 การสำรวจภาคสนามพบว่ารถสองแถวรับจ้างมักจะมากกระจุกตัว เพื่อรับ-ผู้โดยสาร
 จุดหรือบริเวณที่เปลี่ยนการเดินทาง เช่น บริเวณตลาด หรือถนนสายสำคัญ ๆ ที่จะ
 นำการสัญจรไปสู่แหล่งงานในเมืองเชียงใหม่ เช่น บริเวณใกล้ ๆ สะพานนวรัฐบน
 ถนนท่าแพ เป็นต้น

4.5 สรุป

ระบบรถสองแถวในเขตเมืองเชียงใหม่จัดเป็นระบบขนส่งผู้โดยสารที่มีมา
 นานแล้ว กิจกรรมของรถสองแถวเกิดขึ้นและได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เพราะใน
 ช่วงนั้นความต้องการเดินทางเพื่อไปติดต่อธุรกิจหรือประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ของ
 ประชาชนมีมาก แต่จำนวนรถขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถประจำทาง (รถเมล์)
 มีน้อยในขณะที่เดิวก่อนต้องใช้เวลาอรรถประจำทางนาน ทำให้ประชาชนหันมานิยม
 ใช้รถสองแถวเป็นต้นมา

ในปัจจุบันระบบรถสองแถวในเขตเมืองเชียงใหม่ แบ่งออกได้เป็น 2
 ประเภทใหญ่ ๆ คือ รถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่กับรถสองแถวที่วิ่งประจำ
 สายทางระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่ กับอำเภอรอบ ๆ ในปัจจุบันการให้บริการของ
 รถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่ จะมีการรวมตัวกันเป็นกลุ่มสหกรณ์ ภายใต้
 การดูแลของสำนักงานขนส่งทางบกจังหวัดเชียงใหม่ในชื่อว่า "สหกรณ์นครลานนา
 เดินรถจำกัด" มีจำนวนสมาชิกจนถึงปี พ.ศ. 2534 ประมาณ 2,706 คน

ลักษณะการให้บริการของรถสองแถวในเขตเมืองเชียงใหม่จะมีลักษณะ
 เด่นที่แตกต่างจากรูปแบบของรถแท็กซี่ทั่วไปคือจะรับ-ส่งผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางไปใน
 เส้นทางเดียวกันจากลักษณะ การให้บริการทำให้สามารถจำแนกรถสองแถวในเขต
 เมืองเชียงใหม่ออกไปเป็น 3 ประเภทคือ รถสองแถวที่ให้บริการไปประจำเส้น
 ทางขึ้นอยู่กับผู้โดยสาร, รถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำเส้นทางขึ้นอยู่กับผู้โดยสาร
 แต่รถประเภทนี้จะมีสถานีปล่อยรถที่ตายตัวและรถสองแถวที่ให้บริการประจำเส้นทาง
 และจะมีสถานีปล่อยรถที่ตายตัว

รถสองแถวในเขตเมืองเชียงใหม่มีบทบาทอย่างมากต่อประชาชนเชียงใหม่ รวมไปถึงนักธุรกิจและนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาสู่เมืองนี้ จากการศึกษาปริมาณการเดินทางแยกตามการเลือกยานพาหนะของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ พบว่าระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะรถสองแถวจะเป็นพาหนะที่คนใช้ในการเดินทางมากที่สุดคิดเป็นการเดินทางโดยรถประเภทนี้ประมาณ 27,175 เที่ยวต่อวันหรือคิดเป็นร้อยละ 64.9 ของการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ มีเหตุผลอยู่หลายประการที่ทำให้การขนส่งด้วยรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ได้รับความนิยมกล่าวคือมันมีความยืดหยุ่นในการกำหนดเส้นทางและตารางเวลาเดินทาง (โดยเฉพาะรถสองแถวที่วิ่งไม่ประจำสายทาง), มีความเร็วกว่ารถประจำทาง, มีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารทุกคน, ทำให้เกิดความสะดวกในการเลือกใช้, และให้บริการรับส่งผู้โดยสารจากจุดเริ่มต้นถึงจุดหมายปลายทาง

จากการสำรวจภาคสนามและสอบถามผู้ใช้บริการรถสองแถวพบว่าผู้ใช้โดยสารที่ใช้บริการมีอยู่ทุกวัย ทุกอาชีพ ตั้งแต่เด็กเรียน นักศึกษา ลูกจ้าง พ่อค้า แม่ค้า ข้าราชการตลอดจนแม่บ้าน ผู้โดยสารส่วนใหญ่ที่ใช้บริการรถสองแถวเนื่องจากเหตุผลหลาย ๆ อย่างเช่น ให้บริการถึงจุดปลายทาง, มีความสะดวกรวดเร็ว และในบางเส้นทางจะไม่มีบริการขนส่งประเภทอื่นเข้าถึง (รถประจำทาง) เป็นต้น ปัญหาส่วนใหญ่ที่ผู้โดยสารประสบจากการใช้บริการรถสองแถวได้แก่ อัตราค่าโดยสารไม่แน่นอน, ลักษณะและเส้นทางของการให้บริการตลอดจนมารยาทของผู้ขับรถสองแถว แต่ผู้โดยสารจำนวนมากยังคิดว่ารถสองแถวยังเหมาะสมที่จะใช้วิ่งบริการรับส่งผู้โดยสารในเมืองเชียงใหม่อีกต่อไป

และจากการสอบถามผู้ขับรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่พบว่าส่วนใหญ่จะเป็นคนในท้องถิ่น (จังหวัดเชียงใหม่) และมีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษาเท่านั้น ช่วงอายุของผู้ขับรถสองแถวส่วนมากจะมีอายุ 40 ปีขึ้นไป ผู้ขับรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ส่วนใหญ่จะให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางหรือย่านที่มีผู้คนสัญจรไปมา มาก โดยเฉพาะบริเวณใจกลางเมืองเชียงใหม่และพื้นที่รอบๆ จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถสองแถวโดยเฉลี่ยวันละ 53 คน รายได้จากค่าโดยสารที่ผู้ขับรถสองแถวได้รับเฉลี่ยแล้วประมาณ 300-400 บาท ต่อวัน ซึ่งนับว่าเป็นรายได้ค่อนข้างดีเมื่อเทียบกับอาชีพอื่นที่ไม่ต้องการวุฒิปริญญาตรีรับรอง นอกจากนี้ยังเป็นอาชีพอิสระไม่ต้องขึ้นกับผู้ใด ถ้าขยันทำงานมากก็จะมีรายได้มาก

และจากการศึกษาโครงสร้างของกิจการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ที่
ผ่านมา ไม่ว่าจะในเรื่องของลักษณะของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ การเข้าร่วม
เป็นสมาชิกสหกรณ์รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ เส้นทางหรือพื้นที่ให้บริการของรถ
สองแถวในเมืองเชียงใหม่ ลักษณะคิวและจำนวนรถสองแถวสองในเมืองเชียงใหม่
ทำให้สามารถสรุปบทบาทการขนส่งสาธารณะของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ได้ดังนี้
บทบาทในการขนส่งผู้โดยสารหรือประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมืองเชียงใหม่, บทบาทใน
การขนส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ชานเมืองรอบนอก, บทบาทในการขนส่งผู้โดยสารหรือ
ประชาชนที่เดินทางเข้ามาในตัวเมืองเชียงใหม่ และบทบาทในการให้บริการแก่นัก
ท่องเที่ยวในการเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงใหม่



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย