

บทที่ 5

ลักษณะการเดินทาง และทัศนคติของประชาชน ต่อการใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ

5.1 วิธีการดำเนินการศึกษา

1) ประชากรเป้าหมาย

ในการสำรวจลักษณะการเดินทางและความคิดเห็นเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ประชากรเป้าหมายที่สำรวจครั้งนี้ คือประชาชนที่อยู่อาศัยและประชาชนทั่วไปที่เดินทางไปมา-ออก ในพื้นที่ศึกษา ตลอดจนประชาชนที่ใช้บริการรถโดยสารขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในปัจจุบันมีประชากรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ประมาณ 166,000 คน ซึ่งในการสำรวจจะใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างเพื่อเป็นตัวแทนของประชากรเป้าหมายทั้งหมด

2) วิธีการกำหนดกลุ่มตัวอย่าง

ในการกำหนดกลุ่มตัวอย่างสำหรับการวิจัยในครั้งนี้ ได้กำหนดการสุ่มตัวอย่างในรูปแบบชนิดที่ไม่คำนึงถึงโอกาสหรือความน่าจะเป็นที่จะถูกเลือกมาเป็นตัวอย่าง (random sampling) ในการกำหนดขนาดการสุ่มตัวอย่าง ได้อาศัยตารางสำเร็จรูปเกี่ยวกับประชากรโดโคโตมัสของ Askin และ Colton ซึ่งได้กำหนดขนาดของตัวอย่างสำหรับระดับความเชื่อมั่น 95 เปอร์เซ็นต์

จำนวนประชากรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีประมาณ 160,000 คน จากตารางการกำหนดขนาดตัวอย่างของ Herbert Askin and Raymond R. Colton จะได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 321 ชุด และได้ทำการแจกแบบสอบถามทั้งหมดเป็นจำนวน 450 ชุด

ตาราง 5.1 การกำหนดขนาดตัวอย่างสำหรับความเชื่อมั่น 95 %

ขนาดประชากร	ขนาดตัวอย่างตามระดับนัยสำคัญ			
	± 1%	± 2%	± 3%	± 5%
1,000	-	-	473	244
2,000	-	-	619	278
3,000	-	1206	690	261

4,000	-	1341	732	299
5,000	-	1437	760	303
10,000	4465	1678	823	313
20,000	5749	1832	858	318
50,000	6964	1939	881	321
100,000	7465	1877	888	321
มากกว่า 500,000	7939	2009	895	322

ที่มา : Hurbert Askin and Raymond R. Colton. Table for Statisticians

(New York : Barnes & Noble , 1963) pp. 151-152

3) รายละเอียดของแบบสอบถาม

ในการสำรวจลักษณะการเดินทางและความคิดเห็นเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยได้นำข้อมูลที่เก็บรวบรวมดำเนินการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม Microsoft Office Excel ผู้วิจัยได้ทำการทดสอบ (Pretest) โดยการสัมภาษณ์จากตัวอย่างของประชากรที่เข้ามาทำกิจกรรมในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ และได้แก้ไขแบบสอบถามให้ง่ายต่อการให้ข้อมูลและตรงกับวัตถุประสงค์มากที่สุด ซึ่งได้จัดแบ่งชุดคำถามออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลด้านประชากร เศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ ที่อยู่ อายุ เพศ อาชีพ ระดับการศึกษา ระดับรายได้ จำนวนยานพาหนะส่วนตัว ซึ่งข้อมูลดังกล่าวทำให้ทราบถึงลักษณะของตัวบุคคลที่เป็นส่วนสำคัญในการสร้างการเดินทาง

ส่วนที่ 2 ข้อมูลลักษณะการเดินทางและการเลือกใช้อยานพาหนะเดินทาง ได้แก่ พฤติกรรมการเดินทางของแต่ละบุคคลโดยมีข้อมูลเกี่ยวกับ พาหนะในการเดินทาง ช่วงเวลาในการเดินทาง วัตถุประสงค์ของการเดินทาง ปัจจัยในการเลือกรูปแบบการเดินทาง ซึ่งข้อมูลดังกล่าวทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง และคำถามเกี่ยวกับสถานที่ที่เป็นจุดปลายทางการเดินทางของแต่ละบุคคล

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการรถสองแถวแดง ได้แก่ ความถี่ในการใช้บริการ จำนวนเที่ยวต่อวัน ค่าใช้จ่ายต่อเที่ยว ระยะเวลาคอยรถ วัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยรถสองแถว และความพึงพอใจในการให้บริการรถสองแถวแดง เป็นต้น

ส่วนที่ 4 เป็นคำถามที่เกี่ยวกับความคิดเห็นในรูปแบบรถขนส่งสาธารณะที่ต้องการในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เพื่อวิเคราะห์ถึงความต้องการของระบบการเดินรถ และรูปแบบการจัดการของระบบขนส่งสาธารณะในอนาคต

4) จำนวนแบบสอบถามและสถานที่แจกแบบสอบถาม

จำนวนแบบสอบถามในการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ ใช้แบบสอบถามทั้งหมดจำนวน 450 ชุด โดยแจกแบบสอบถามให้กับประชาชนทั่วไปที่อยู่อาศัยหรือเข้ามาทำกิจกรรมในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยกระจายไปในพื้นที่ตำบลต่างๆของเทศบาลนครเชียงใหม่ รวมทั้งสิ้น 14 ตำบล ได้แก่ตำบลศรีภูมิ พระสิงห์ หายยา ช้างม้อย ช้างคลาน วัดเกตฯ ช้างเผือก ป่าแดด สุเทพหนองหอย ท่าศาลา หนองป่าครั่ง ฟ้าย่อม และ ป่าตัน

5.2 ลักษณะการให้บริการรถขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามของประชาชนทั่วไป ที่อยู่อาศัยและที่เดินทางเข้ามาทำกิจกรรมในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จำนวน 450 ชุด นำข้อมูลที่ได้นำไปวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม Microsoft Office Excel ได้ผลการวิเคราะห์ดังนี้

1) ข้อมูลด้านประชากร เศรษฐกิจและสังคม

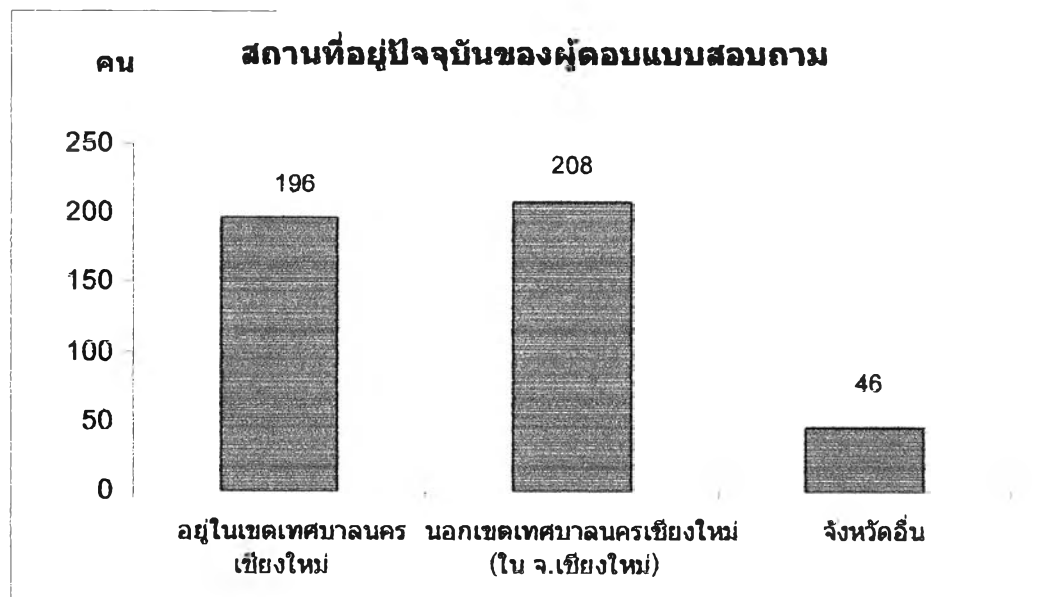
ข้อมูลต้นทางการเดินทางเป็นข้อมูลการเดินทางจากที่พักอาศัยของประชาชนทั่วไป และผู้เดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะ(รถสองแถวแดง) ที่เดินทางเข้ามาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยแบ่งตามทิศทางของการเดินทาง คือ การเดินทางจากภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ใน จ.เชียงใหม่) และจังหวัดอื่น ดังต่อไปนี้

ตาราง 5.2 สถานที่อยู่ปัจจุบันของผู้ตอบแบบสอบถาม

ย่าน	สถานที่อยู่ปัจจุบันของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	อยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	196	43.6
2	นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ใน จ.เชียงใหม่)	208	46.2
3	จังหวัดอื่น	46	10.2
รวม		450	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.1 สถานที่อยู่ปัจจุบันของผู้ตอบแบบสอบถาม



จากสถานที่อยู่ปัจจุบันของผู้เดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าการเดินทางของประชาชนที่อยู่อาศัยภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ คิดเป็นร้อยละ 43.6 ของการเดินทางทั้งหมด โดยส่วนใหญ่จะพักอาศัยอยู่ในเขตตำบลสุเทพคิดเป็นร้อยละ 24 รองลงมาคือตำบลช้างคลาน ร้อยละ 16.3 และตำบลช้างเผือกร้อยละ 8.7 ตามลำดับ

ส่วนการเดินทางจากนอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ใน จ.เชียงใหม่) คิดเป็นร้อยละ 46.2 โดยเดินทางส่วนใหญ่จะมาจากอำเภอสารภีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 11.1 รองลงมาคืออำเภอหางดง ร้อยละ 10.6 และอำเภอสันกำแพงร้อยละ 8.7 ตามลำดับ

ขณะที่การเดินทางมาจากจังหวัดอื่นมีสัดส่วนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 10.2 ของการเดินทาง โดยเป็นการเดินทางจากจังหวัดลำพูนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 71.7 รองลงมาคือจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดน่าน ซึ่งมีสัดส่วนเท่ากันคือร้อยละ 8.7 ตามลำดับ

ตาราง 5.3 ย่านพักอาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

● ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ลำดับ	ต้นทาง (ตำบล)	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
1	ช้างคลาน	32	16.3
2	ช้างเผือก	17	8.7
3	ช้างม่อย	6	3.1
4	ท่าศาลา	2	1.0
5	ป่าแดด	9	4.6
6	ป่าตัน	16	8.2
7	พระสิงห์	13	6.6
8	ฟ้าฮ่าม	4	2.0
9	วัดเกต	14	7.1
10	ศรีภูมิ	12	6.1
11	สุเทพ	47	24
12	หนองป่าครั่ง	2	1.0
13	หนองหอย	11	5.6
14	นายยา	11	5.6
	รวม	196	100.0

● จังหวัดอื่น

ลำดับ	ต้นทาง (จังหวัด)	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
1	กทม.	1	2.2
2	เชียงใหม่	4	8.7
3	น่าน	4	8.7
4	แม่ฮ่องสอน	1	2.2
5	ลำปาง	3	6.5
6	ลำพูน	33	71.7
	รวม	46	100.0

● นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ในจ.เชียงใหม่)

ลำดับ	ต้นทาง (อำเภอ/ ตำบล)	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
1	กิ่งอ.แม่ฮอน	9	4.3
2	อ.จอมทอง	2	1.0
3	อ.เชียงดาว	1	0.5
4	อ.ไชยปราการ	2	1.0
5	อ.ดอยเต่า	6	2.9
6	อ.ดอยสะเก็ด	14	6.7
7	อ.ฝาง	3	1.4
8	อ.พร้าว	1	0.5
9	อ.แม่แตง	6	2.9
10	อ.แมริ่ม	14	6.7
11	อ.แม่วาง	2	1.0
12	อ.สะเมิง	1	0.5
13	อ.สันกำแพง	18	8.7
14	อ.สันทราย	17	8.2
15	อ.สันป่าตอง	8	3.8
16	อ.สารภี	23	11.1
17	อ.หางดง	22	10.6
18	ต.ช้างเผือก	2	1.0
19	ต.ท่าศาลา	10	4.8
20	ต.ป่าแดด	9	4.3
21	ต.ป่าตัน	4	1.9
22	ต.ฟ้าฮ่าม	4	1.9
23	ต.แม่เหียะ	14	6.7
24	ต.สุเทพ	8	3.8
25	ต.หนองป่าครั่ง	8	3.8
	รวม	208	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ตาราง 5.4 เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลำดับ	เพศ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ชาย	212	47.1
2	หญิง	238	52.9
รวม		450	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 450 คน แบ่งเป็นเพศหญิงจำนวน 238 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 52.89 และเพศชาย 212 คน คิดเป็นร้อยละ 47.11 ตามลำดับ

ตาราง 5.5 อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

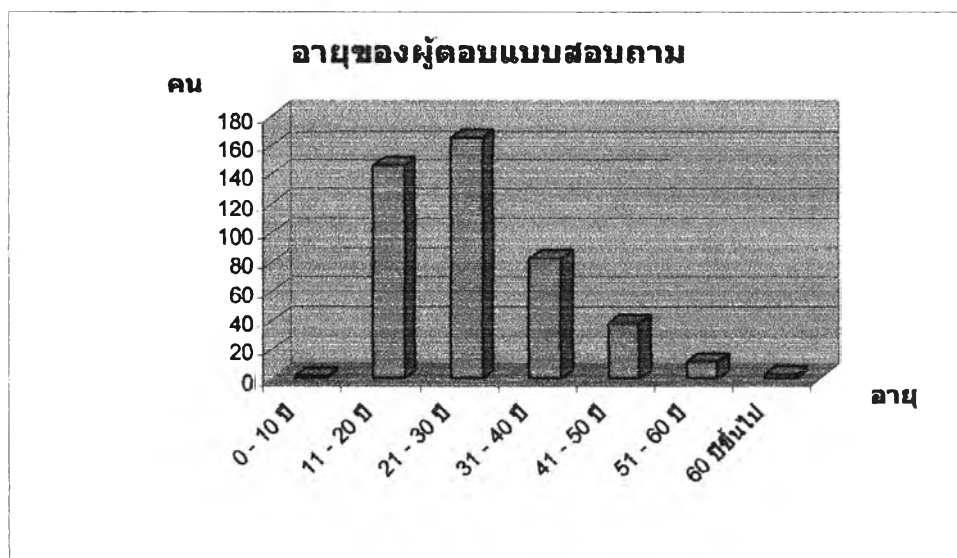
ลำดับ	อายุ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	0 – 10 ปี	2	0.4
2	11 – 20 ปี	146	32.4
3	21 – 30 ปี	166	36.9
4	31 – 40 ปี	83	18.4
5	41 – 50 ปี	38	8.4
6	51 – 60 ปี	12	2.7
7	60 ปีขึ้นไป	3	0.7
รวม		450	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

กลุ่มอายุของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีจำนวนมากที่สุดได้แก่ช่วงอายุ 21 – 30 ปี เป็นจำนวน 166 ราย หรือร้อยละ 36.9 รองลงมาคือช่วงอายุ 11 – 20 ปี มีจำนวน 146 ราย หรือร้อยละ 32.44 และช่วงอายุ 31 – 40 ปี จำนวน 83 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.44 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มอายุที่มีน้อยที่สุดคือช่วงอายุ 0 – 10 ปี มีจำนวน 2 รายคิดเป็นร้อยละ 0.44 ช่วงอายุ 60 ปีขึ้นไป จำนวน 3 รายหรือร้อยละ 0.67 และช่วงอายุ 51 – 60 ปี จำนวน 12 ราย หรือร้อยละ 2.67 ตามลำดับ

แผนภูมิที่ 5.2 อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม



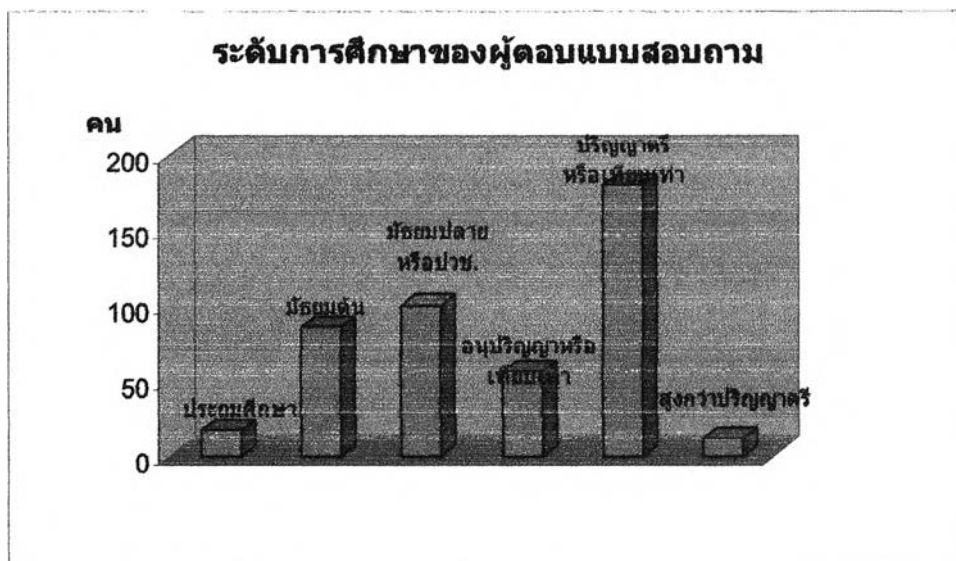
ตาราง 5.6 ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลำดับ	ระดับการศึกษา	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ประถมศึกษา	17	3.8
2	มัธยมศึกษาตอนต้น	86	19.1
3	มัธยมศึกษาตอนปลายหรือปวช.	100	22.2
4	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	56	12.4
5	ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า	180	40.0
6	สูงกว่าระดับปริญญาตรี	11	2.4
รวม		450	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามจะมีทุกระดับ แต่ระดับปริญญาตรีจะมีมากที่สุด เป็นจำนวน 180 คน หรือร้อยละ 40 รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช. จำนวน 100 คน หรือร้อยละ 22.2 และระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 19.1 ตามลำดับ

แผนภูมิที่ 5.3 ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม



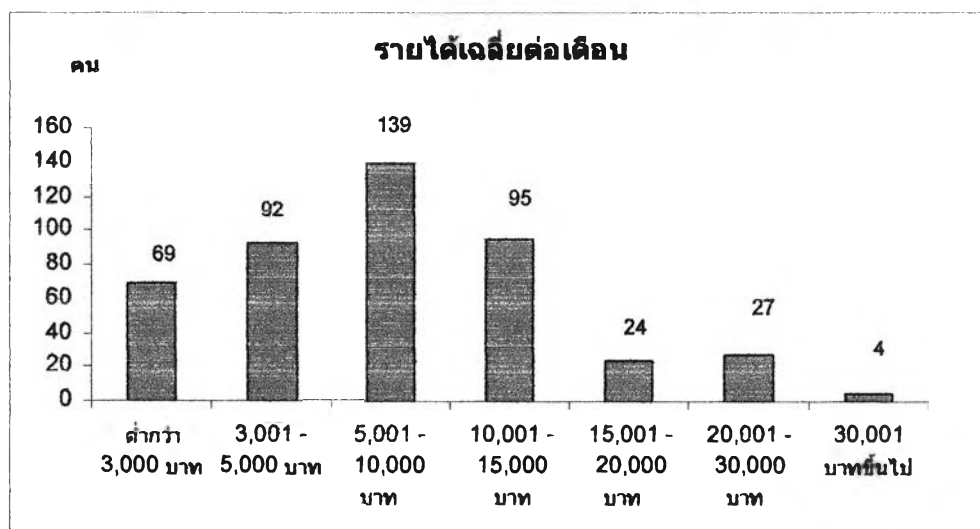
ตาราง 5.7 ระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลำดับ	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ต่ำกว่า 3,000 บาท	69	15.3
2	3,001 – 5,000 บาท	92	20.4
3	5,001 – 10,000 บาท	139	30.9
4	10,001 – 15,000 บาท	95	21.1
5	15,001 – 20,000 บาท	24	5.3
6	20,001 – 30,000 บาท	27	6.0
7	30,001 บาทขึ้นไป	4	0.9
รวม		450	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ 5,001 – 10,000 บาท มีจำนวนมากที่สุด คือร้อยละ 30.9 ของผู้ตอบแบบสอบถาม รองลงมาคือผู้ที่มีรายได้อยู่ในช่วง 10,001 – 15,000 บาท และช่วง 3,001 – 5,000 บาทมีค่าใกล้เคียงกันคิดเป็นร้อยละ 21.1 และร้อยละ 20.4 ตามลำดับ และรายได้ต่ำกว่า 3,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 15.3

แผนภูมิที่ 5.4 ระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

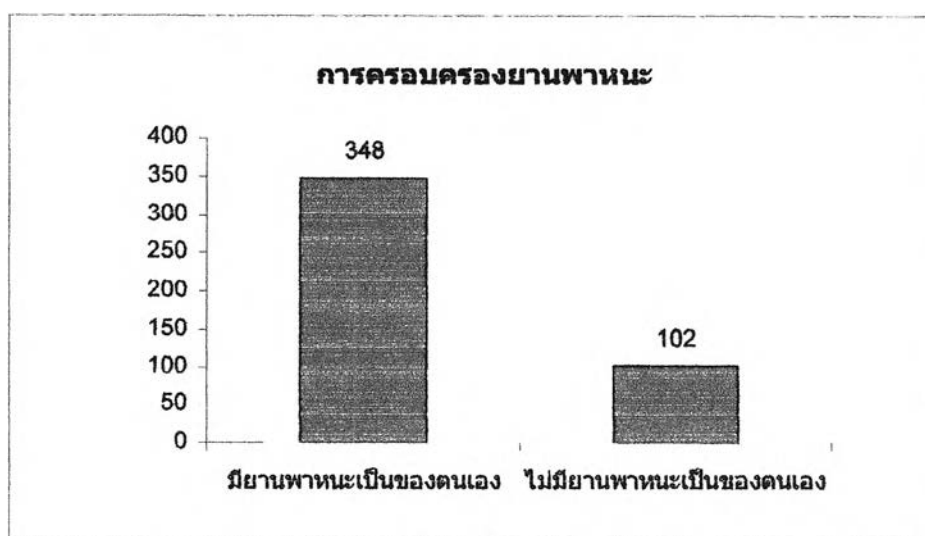


ตาราง 5.8 การครอบครองยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลำดับ	การครอบครองยานพาหนะ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	มียานพาหนะเป็นของตนเอง	348	77.3
2	ไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง	102	22.7
รวม		450	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.5 การครอบครองยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม



จากการสำรวจการครอบครองยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถามพบว่า ร้อยละ 77.3 มียานพาหนะเป็นของตนเอง และเพียงร้อยละ 22.7 ไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง

ตาราง 5.9 จำนวนรถยนต์และจักรยานยนต์ที่อยู่ในครอบครองของผู้ตอบแบบสอบถาม

การครอบครองยานพาหนะ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
รถยนต์	199	44.2
รถจักรยานยนต์	296	65.8

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

เมื่อจำแนกปริมาณรถยนต์ และจักรยานยนต์ที่อยู่ในครอบครองของผู้ตอบแบบสอบถามแล้ว พบว่าผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ในครอบครองมีถึง 296 คน หรือร้อยละ 65.78 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดส่วนผู้ที่มีรถยนต์ในครอบครองมีเพียง 199 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 44.22 ซึ่งเห็นได้ว่าชาวเชียงใหม่นิยมมีรถจักรยานยนต์มากกว่ารถยนต์

ตาราง 5.10 อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลำดับ	อาชีพ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน	14	3.1
2	นักเรียน/นักศึกษา	163	36.2
3	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	83	18.4
4	ลูกจ้าง/พนักงานบริษัท	126	28.0
5	นายจ้าง	2	0.4
6	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	39	8.7
7	อื่นๆ*	23	5.1
รวม		450	100.0

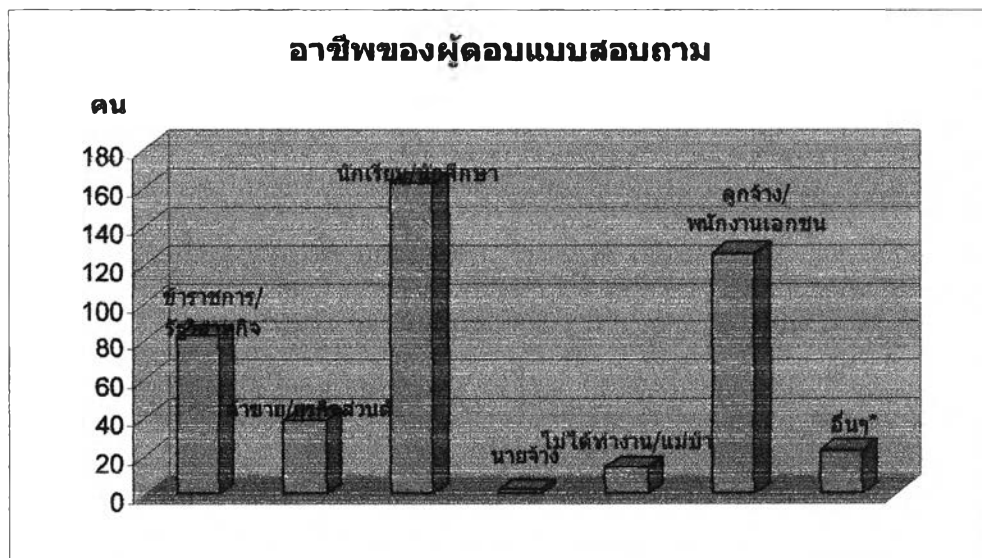
หมายเหตุ * ลูกจ้างชั่วคราว, ทหารกองประจำการ

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่ากลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียน/นักศึกษา มีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.2 รองลงมาอันดับสองเป็นผู้ประกอบอาชีพลูกจ้างเอกชน คิดเป็นร้อยละ 28.0 และข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจมีสัดส่วนเป็นอันดับสาม คิดเป็นร้อยละ 18.4 ตามลำดับ

นอกจากนี้ยังผู้ประกอบอาชีพต่างๆ เช่น ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว นายจ้าง แม่บ้าน/ไม่ได้ทำงาน และอื่นๆ เช่น ลูกจ้างชั่วคราว ทหารกองประจำการ เป็นต้น

แผนภูมิที่ 5.6 อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม



2) ข้อมูลการเดินทาง และการเลือกใช้พาหนะเดินทาง

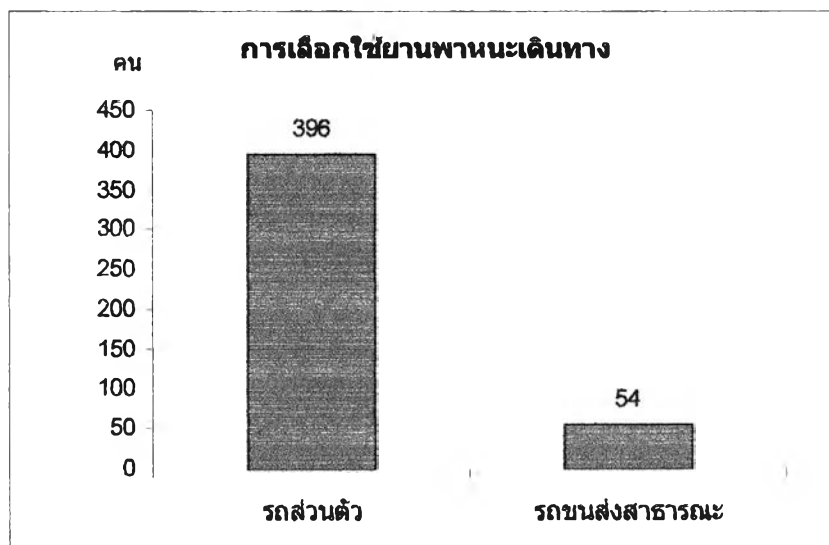
เป็นข้อมูลของผู้เดินทาง ที่เข้ามาใช้พื้นที่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในลักษณะต่างๆ ดังต่อไปนี้

ตาราง 5.11 ประเภทยานพาหนะที่ใช้เดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่เป็นประจำ

ลำดับ	ยานพาหนะที่ใช้เดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	รถส่วนตัว	396	88.0
2	รถขนส่งสาธารณะ	54	12.0
รวม		450	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิ 5.7 ประเภทยานพาหนะที่ใช้เดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่เป็นประจำ



จากแบบสอบถามพบว่า ประเภทยานพาหนะที่ประชาชนใช้เดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ส่วนใหญ่จะอาศัยรถส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 88.0 และการเดินทางโดยอาศัยรถโดยสารสาธารณะมีเพียงร้อยละ 12.0 ตามลำดับ

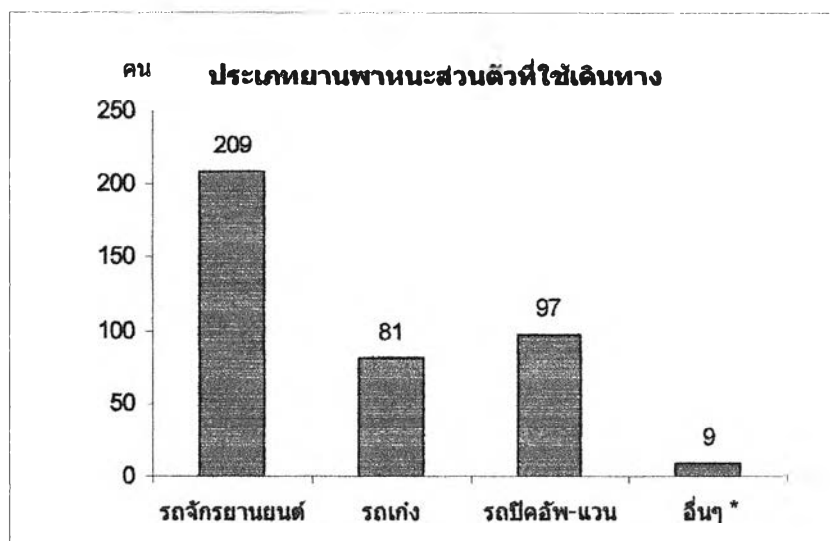
ตาราง 5.12 ประเภทยานพาหนะส่วนตัวที่ใช้เดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ลำดับ	ประเภทยานพาหนะส่วนตัวที่ใช้เดินทาง ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	รถจักรยานยนต์	209	52.8
2	รถแท็กซี่	81	20.5
3	รถปิคอัพ-แวน	97	24.5
5	อื่นๆ *	9	2.3
รวม		396	100.0

หมายเหตุ* รถจักรยาน , รถตู้

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิ 5.8 ประเภทยานพาหนะส่วนตัวที่ใช้เดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่



สำหรับการเดินทางโดยรถส่วนตัวที่มีสัดส่วนมากที่สุดคือ การเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 52.8 รถปิคอัพ-แวน ร้อยละ 24.5 รถเก๋ง ร้อยละ 20.5 และการเดินทางโดยยานพาหนะอื่นๆ (รถจักรยาน, รถตุ้) ร้อยละ 2.3 ตามลำดับ

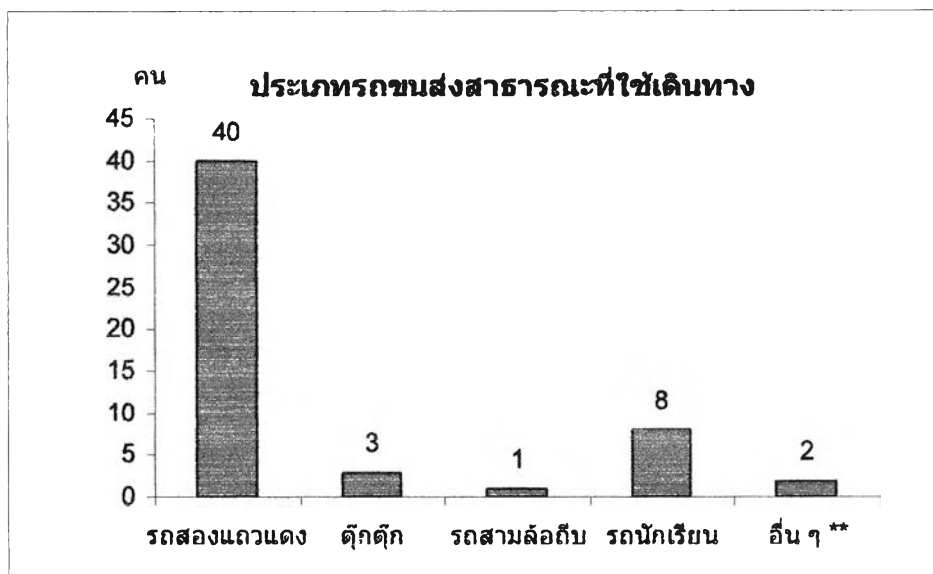
ตาราง 5.13 ประเภทรถสาธารณะที่ใช้เดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ลำดับ	ประเภทยานพาหนะที่ใช้เดินทาง ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่โดยรถสาธารณะ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	รถสองแถว (สีส้มแดง)	40	74.1
2	รถสามล้อเครื่อง (ตุ๊กตุ๊ก)	3	5.6
3	รถสามล้อถีบ	1	1.9
4	รถนักเรียน	8	14.8
5	อื่นๆ**	2	3.7
รวม		54	100.0

หมายเหตุ ** รถปอ.10 (รถหมู่บ้านขวัญเวียง)

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิ 5.9 ประเภทรถขนส่งสาธารณะที่ใช้เดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่



ในการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ผู้ตอบแบบสอบถามนิยมใช้รถสองแถวเป็นสัดส่วนมากที่สุดถึงร้อยละ 74.1 รองลงมาคือรถนักเรียน ร้อยละ 14.8 รถสามล้อถีบ (ตุ๊ก ตุ๊ก) ร้อยละ 5.6 อื่นๆ (รถหมู่บ้านขวัญเวียง) ร้อยละ 3.7 และรถสามล้อถีบร้อยละ 1.9 ตามลำดับ

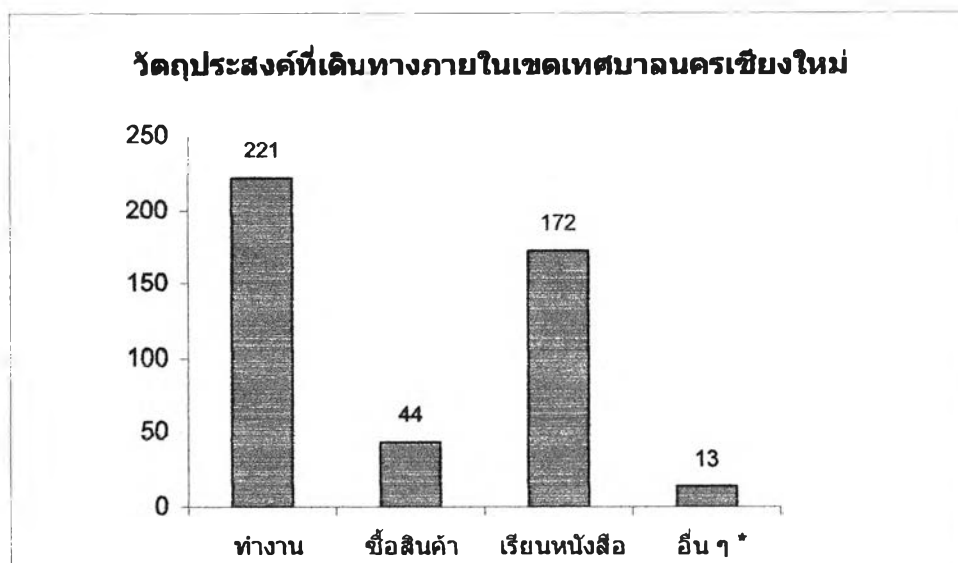
ตาราง 5.14 วัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ลำดับ	วัตถุประสงค์ที่เดินทางภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	จำนวน (วัตถุประสงค์)	ร้อยละ
1	ทำงาน	221	49.1
2	จับจ่ายซื้อสินค้า	44	9.8
3	เรียนหนังสือ	172	38.2
4	อื่นๆ *	13	2.9
รวม		450	100.0

หมายเหตุ * ตอรถไปยังปลายทาง, ติดต่อธุรกิจ, ขายสินค้า, มาเที่ยวสถานบันเทิง, รับประทานอาหาร, พบเพื่อน, พบญาติ, ออกกำลังกาย, มาโรงพยาบาล

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.10 วัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่



วัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ของกลุ่มตัวอย่างพบว่าการเดินทางเพื่อไปทำงานเป็นวัตถุประสงค์หลักที่มีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49.1 รองลงมาเป็นการเดินทางเพื่อเรียนหนังสือคิดเป็นร้อยละ 38.2 และเป็นการเดินทางเพื่อจับจ่ายซื้อสินค้าร้อยละ 9.7 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีวัตถุประสงค์อื่นๆเช่นติดต่อธุรกิจ, ขายสินค้า, มาเที่ยวสถานบันเทิง, รับประทานอาหาร, ออกกำลังกาย, พบเพื่อน, พบญาติ, มาโรงพยาบาล ร้อยละ 2.9 เป็นต้น

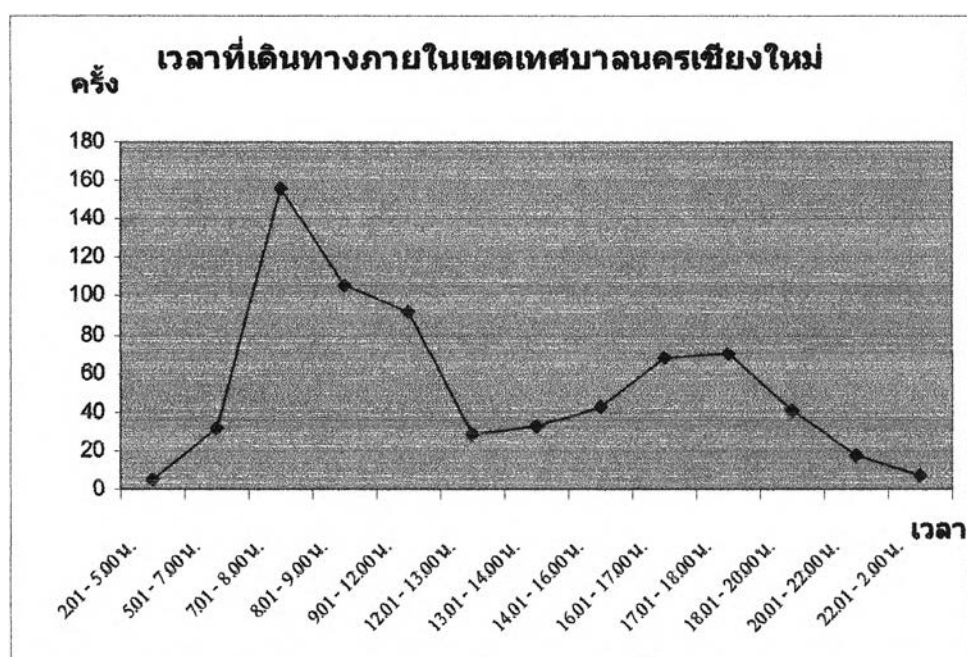
ตาราง 5.15 ช่วงเวลาที่เดินทางบ่อยที่สุดภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ลำดับ	เวลาที่เดินทางภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1	2.01 - 5.00 น.	5	0.7
2	5.01 - 7.00 น.	31	4.5
3	7.01 - 8.00 น.	156	22.4
4	8.01 - 9.00 น.	106	15.2
5	9.01 - 12.00 น.	92	13.2
6	12.01 - 13.00 น.	28	4.0
7	13.01 - 14.00 น.	32	4.6
8	14.01 - 16.00 น.	43	6.2

9	16.01 - 17.00 น.	68	9.7
10	17.01 - 18.00 น.	70	10.0
11	18.01 - 20.00 น.	41	5.9
12	20.01 - 22.00 น.	18	2.6
13	22.01 - 2.00 น.	7	1.0
รวม		697	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.11 ช่วงเวลาที่เดินทางบ่อยที่สุดภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่



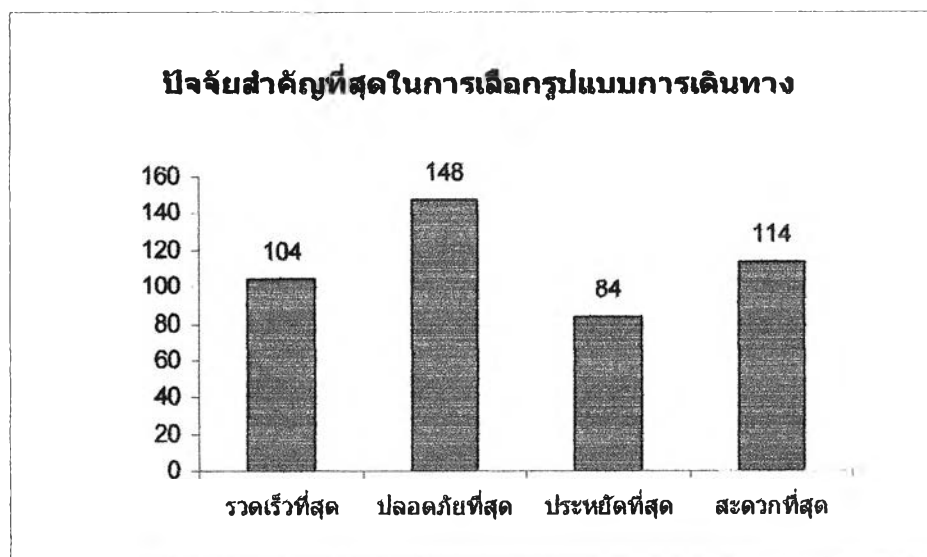
เวลาที่กลุ่มตัวอย่างเดินทางเข้ามาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเดินทางเข้ามาในช่วงเวลา 7.00-8.00 น. มากที่สุดและ 8.01-9.00 น. ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 22.4 และ 15.2 ตามลำดับ รองลงมาเป็นเวลา 9.01-12.00 น. และ 17.01-18.00 น. ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 13.2 และ 10.0 ตามลำดับ นอกนั้นก็เป็นการเดินทางในช่วงเวลาอื่นๆ ส่วนเวลา 2.01 - 5.00 น. และเวลา 22.01 - 2.00 น. จะมีการเดินทางเป็นสัดส่วนน้อยที่สุดคือร้อยละ 0.7 และ 1.0 ตามลำดับ

ตาราง 5.16 ปัจจัยสำคัญที่สุดในการเลือกรูปแบบการเดินทาง

ลำดับ	ปัจจัยสำคัญที่สุดในการเลือกรูปแบบการเดินทาง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	รวดเร็วที่สุด	104	23.1
2	ปลอดภัยที่สุด	148	32.9
3	ประหยัดที่สุด	84	18.7
4	สะดวกที่สุด	114	25.3
รวม		450	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.12 ปัจจัยสำคัญที่สุดในการเลือกรูปแบบการเดินทาง



เหตุผลสำคัญที่สุดที่กลุ่มตัวอย่างเลือกเดินทาง พบว่ากลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับความปลอดภัยมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 32.9 อันดับสองและสามมีสัดส่วนใกล้เคียงกันคือความสะดวกและความรวดเร็วคิดเป็นร้อยละ 25.3 และ 23.1 ส่วนอันดับสี่ได้แก่การประหยัด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.17 ปลายทางการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลำดับที่	โซน	สถานที่สำคัญภายในโซน	ประเภทการใช้อาคาร**	จำนวน (คน)*	ร้อยละ
1	29	ตลาดวโรรส โรงเรียนคำเที่ยง อนุสรณ์ ที่ทำการไปรษณีย์โทร เลขท่าแพ	พ และย.1	52	11.6

2	14	กาดสวนแก้ว โรงแรมศรีโตเกียว โรงแรมเชียงใหม่ฮอติค โรงแรม ปางสวนแก้ว โรงเรียนศรีธนา พาณิชย์การ	พ. ย.2 และย.3	44	9.8
3	58	มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สวน สัตว์เชียงใหม่ สวนรุกขชาติ อนุสาวรีย์ครูบาศรีวิชัย	สถาบันการศึกษาและ สวนสาธารณะ	31	6.9
4	39	แยกเซลล์ทรัลแอร์พอร์ต, บริเวณ ทางใต้ของถนนบุญเรืองฤทธิ์ และทางใต้ของถนนทิพย์เนตร	พ. ย.2 และย.3	26	5.8
5	41	ร.ร.วัดมโนฯ, หมู่กระทะธรรมชาติ, อาคารพาณิชย์ตรงข้ามร.พ. สวนดอก	พ และย.2	22	4.9
6	15	ร.พ.สวนดอก	สถานที่ราชการ	19	4.2
7	22	มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่	สถาบันการศึกษา	18	4.0
8	3	วัดเชียงใหม่ วัดลำช้าง โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย สำนักงานการคลังเชียงใหม่	พ. ย.2 สถาบันการศึกษา และสถาบันศาสนา	16	3.6
9	19	คอมพิวเตอร์พลาซ่า, ICON Square, สหศรีภูมิเพลส, ตลาด ประตูช้างเผือก โรงเรียนโกวิท ภำรุง โรงเรียนวรเชษฐอนุสรณ์ วัดโลกโมฬี	พ และย.2	16	3.6
10	35	โรงแรมเซอร์ราตัน	พ และย.3	15	3.3
11	21	สถานีขนส่งช้างเผือก สนาม กีฬาเทศบาล โรงพยาบาล ช้างเผือก วิทยาลัยพลศึกษา จังหวัดเชียงใหม่ โรงเรียนเทพ บดินทร์	พ , ย.2 , ย.3 และ สถาบันการศึกษา	11	2.4
12	47	ร.ร.ดารา รพ.แมคคอร์มิค	สถาบันการศึกษา	11	2.4
13	34	ร.ร.เจริญฯ ร.ร.พระฤทธิย์ ร.ร.มงฟอร์ตฯ การบินไทย	พ , ย.2 , ย.3 และ สถาบันการศึกษา	10	2.2
14	18	ตลาดธานีรินทร์ โรงเรียนโสต ศึกษาอนุสารสุนทร สำนักงาน แขวงศรีวิชัย	พ , ย.1 และย.2	9	2.0
15	42	วัดสวนดอก ตลาดต้นพยอม โรงแรมเชียงใหม่คำ	พ , ย.2, ย.3 และสถาบัน ศาสนา	9	2.0
16	1	วัดป่าพร้าวโน วัดดับภัย วัด	พ , ย.2, ย.3 และสถาบัน	7	1.6

		ปราสาท แง่หัวริน	ศาสนา		
17	2	วิทยาลัยเทคนิคเชียงใหม่ วิทยาลัยอาชีวศึกษาเชียงใหม่	พ , ย.2 , ย.3 และ สถาบันการศึกษา	7	1.6
18	9	วัดพระสิงห์ โรงเรียนธรรมราช ศึกษา วัดหมื่นเงินทอง	พ , ย.2 , ย.3 สถาบันการ ศึกษา และสถาบันศาสนา	7	1.6
19	12	สำนักงานสาธารณสุขเชียงใหม่ คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	สถานที่ราชการและ สถาบันการศึกษา	7	1.6
20	20	วัดป่าเป้า วัดเชียงยืน โรงเรียน เทศบาลวัดเชียงยืน	พ , ย.2 , ย.3 สถาบันการศึกษา และ สถาบันศาสนา	7	1.6
21	38	ศูนย์วัฒนธรรมเชียงใหม่	พ, ย.3 และสถานที่ราชการ	6	1.3
22	13	ศูนย์นานาชาติ โรงแรมอามารี รินคำ	พ และย.3	6	1.3
23	45	ร.ร.ปรินส์รอยซ์ วัดเขตุพน วัด ศรีโคง	สถาบันการศึกษา,สถาบัน ศาสนา	5	1.1
24	7	วัดพระเจ้าเม็งราย วัดพวกแต่ม วัดพวกหงส์ ตลาดประตู เชียงใหม่	พ , ย.2 , ย.3 สถาบันการศึกษา และ สถาบันศาสนา	5	1.1
25	11	วัดเจดีย์หลวง โรงเรียนเมตตา ศึกษา	ย.2 , ย.3 สถาบันการศึกษา และสถาบันศาสนา	5	1.1
26	33	โรงแรมสุริวงค์ โรงแรมดุสิตอินน์ วัดศรีดอนไชย ไนท์บารู	พ , ย.1, ย.2 และย.3	4	0.9
27	60	กาดเซิงดอย	พ , ย.2 และย.3	4	0.9
28	26	ตลาดเทศบาล สถานกงสุล อเมริกา	พ , ย.1, ย.2 และสถานที่ ราชการ	4	0.9
29	36	โรงพยาบาลเสียมภักดี	ย.2 และย.3	4	0.9
30	16	วัดสันติธรรม ศูนย์อนุภะระ โรงเรียนโสตศึกษา	ย.2 ย.3 สถาบันการศึกษา และสถาบันศาสนา	4	0.9
31	31	วัดบุพผาราม	พ , ย.2 , ย.3 และสถาบัน ศาสนา	4	0.9
32	61	สถานีวิทยุราชธานีแดน โรงเรียนอนุบาลดรุณนิมิตวิทยา สำนักงานสงเคราะห์ทหารผ่าน ศึก โรงเรียนโปลิเทคนิคลานนา โรงพยาบาลลานนา การไฟฟ้า ฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย วัด ป่าตัน	พ , ย.3 , ก สถาบันการ ศึกษา สถาบันศาสนา และ สถานที่ราชการ	4	0.9

33	59	โรงแรมเชียงใหม่ภูคำ	พ, ย.2 และย.3	4	0.9
34	40	ตลาดทิพย์เนตร	พ, ย.2 และย.3	3	0.7
35	54	สนามกอล์ฟอิมคานา	ย.3 และ ก	3	0.7
36	55	จินดาเนิเวศน์ ตลาดหนองหอย ร.ร.มงฟอร์ต(มัธยม) การเคหะ ชุมชนเชียงใหม่	พ. ย.1 , ย.2 , ย.3 , ก และ สถาบันการศึกษา	3	0.7
37	56	ร.ร.ภาวิไลวิทยาลัย	พ ,ย.3 ,ก และ สถาบันการศึกษา	3	0.7
38	4	ตลาดสมเพชร วัดคูเมืองค์ วัด สำเภา	ย.2 , ย.3 และสถาบัน ศาสนา	3	0.7
39	6	วัดช่างแต้ม แจ่งกะต้ำ, บ้านพัก คนชรา	ย.2, ย.3 และสถาบัน ศาสนา	3	0.7
40	10	สถานีตำรวจกองเมือง วัดผา บ่อง ที่ว่าการอำเภอเมือง	พ. ,ย.2 ,ย.3 สถานที่ ราชการและสถาบันศาสนา	3	0.7
41	62	ศาลจังหวัดเชียงใหม่ เรือนจำ กลางจังหวัดเชียงใหม่ ที่ทำการ องค์การบริหารส่วนจังหวัด เชียงใหม่ ศาลากลางจังหวัด เชียงใหม่ กองร้อยอาสารักษา ดินแดนจังหวัดเชียงใหม่	ย.3 , ก และสถานที่ราชการ	3	0.7
42	43	หมู่บ้านธารทอง	ย. 3	2	0.4
43	46	วัดเกตการาม ร.พ.จินดา	พ, ย.3 สถานที่ราชการ และ สถาบันศาสนา	2	0.4
44	48	สถานีขนส่งอาเขต ชุมสายโทรศัพท์	ย.3 และสถานที่ราชการ	2	0.4
45	51	วิมิงซูเปียร์สโตร์ โรงเรียน เชียงใหม่คริสต์เตียน	พ. , ย.2 , ย.3 , ก และ สถาบันการศึกษา	2	0.4
46	52	ตลาดสันป่าข่อย สถานีรถไฟ เชียงใหม่	พ., ย.3 และสถานที่ ราชการ	2	0.4
47	8	สวนสาธารณะหนองบวหาด วัดเมธัง	พ ,ย.2 ,ย.3 สวนสาธารณะ และสถาบันศาสนา	2	0.4
48	23	การประปาส่วนภูมิภาค	พ. , ย.3 , ก และสถานที่ ราชการ	2	0.4
49	24	สำนักงานประปาเขต 9 เชียงใหม่	ย.3 ,ก. และสถานที่ ราชการ	1	0.2
50	25	สำนักงานเทศบาลนคร เชียงใหม่ สำนักงาน สรรพสามิตเขต 5	พ, ย.1 , ย.2 , ย.3 และ สถานที่ราชการ	1	0.2

51	28	พื้นที่ระหว่างถนนข้างม่อย และถนนท่าแพ	พ, ย.1, ย.2 และย.3	1	0.2
52	30	วัดอุปกุศ โรงแรมเชียงอินน์ พลาซ่า ไนท์บาซาร์	พ, ย.1 , ย.2 และสถาบัน ศาสนา	1	0.2
53	32	โรงเรียนพณิชยการลานนา	พ. ย.1 , ย.2 และ สถาบันการศึกษา	1	0.2
54	37	ย่านถนนวิวัลาย, ถนนทิพย์ เนตร, ย่านขายเครื่องเงิน	พ, ย.1, ย.2 และย.3	1	0.2
55	49	สนง.อุตสาหกรรมจังหวัด เชียงใหม่	พ, ย.3 และเขต อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ	1	0.2
56	53	ร.ร.เชียงใหม่เทคโนโลยี	พ., ย.3 และ สถาบัน การศึกษา	1	0.2
57	57	ค่ายกาวิละ	ค่ายทหาร	1	0.2
58	5	วัดพันอ้น วัดพันเตา โรงเรียน พุทธโสภณ	พ, ย.2 ย.3 สถาบันการ ศึกษา และสถาบันศาสนา	0	0.0
59	27	บริเวณทิศตะวันออกของแจ้ง ศรีภูมิ	พ, ย.1, ย.2 และย.3	0	0.0
60	17	สำนักงานศาลปกครอง ที่ทำ การไปรษณีย์โทรเลขข้างเมือก	พ, ย.3 , ก. และสถานที่ ราชการ	0	0.0
61	44	วัดฟ้าฮ่าม	ย.3, ก และสถาบันศาสนา	0	0.0
62	50	สนง.ชลประทาน	พ.,ย.3 และสถานที่ราชการ	0	0.0
รวม				450	100.0

หมายเหตุ : * จากแบบสอบถาม พ.ศ.2548

** พ. = พณิชยกรรม

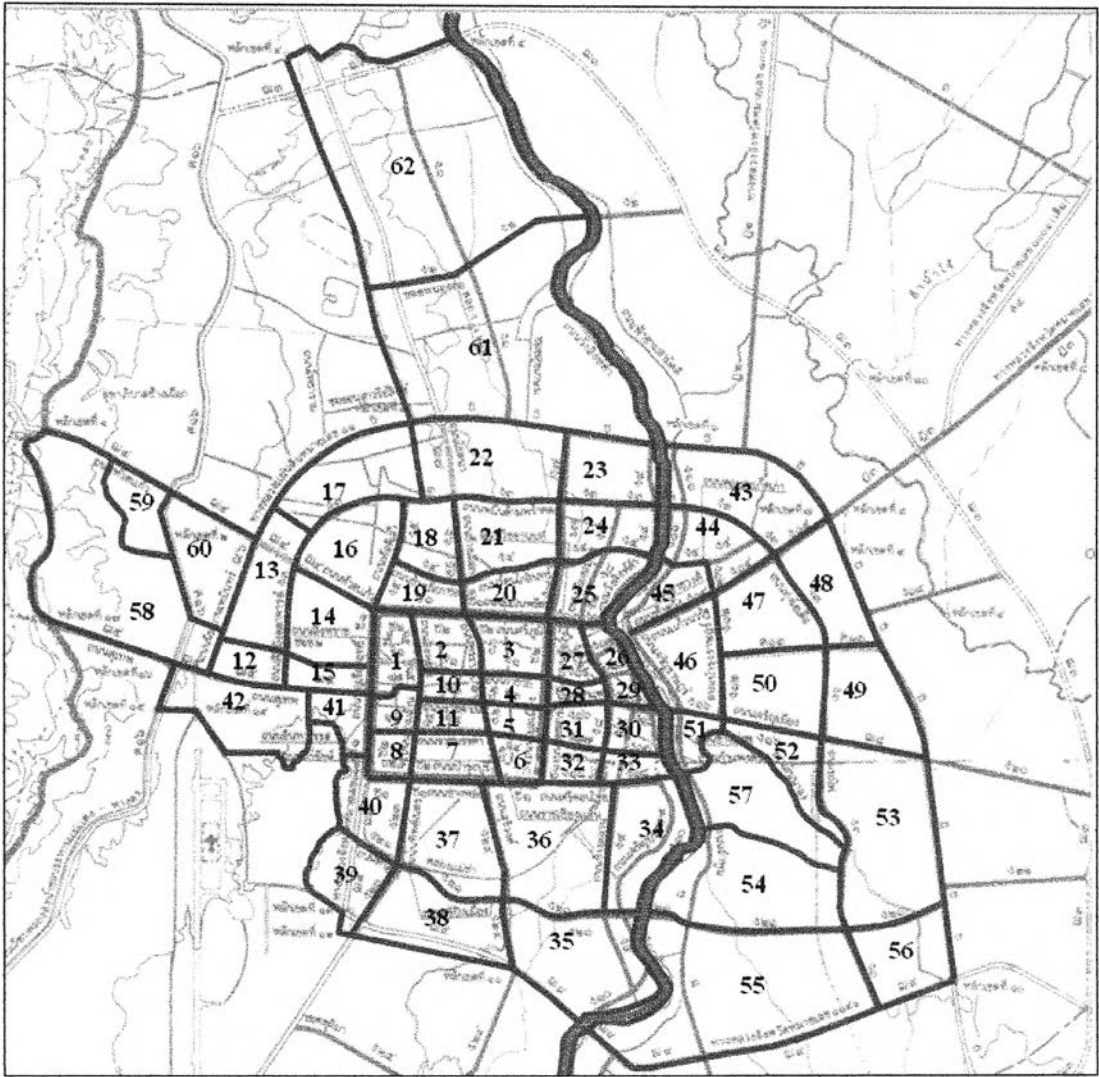
ย.1 = ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

ย.2 = ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง

ย.3 = ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

ก. = เขตเกษตรกรรม

ปลายทางการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า มีการเดินทางไปโซน 29 หรือบริเวณตลาดวโรรสมากที่สุดร้อยละ 11.6 และโซน 14 บริเวณเซ็นทรัลภาคสวนแก้ว ร้อยละ 9.8 โซน 58 มหาวิทยาลัย เชียงใหม่ ร้อยละ 6.9 โซน 39 เซ็นทรัลแอร์พอร์ตร้อยละ 5.8 และโซน 41 ร.ร.วัดมโนทัยพายัพเชื่อมต่อกับถนนสุเทพด้านหน้าร.พ.สวนดอก ร้อยละ 4.9 ตามลำดับ



แผนที่ 5.1 แสดงโซนต่างๆ ภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

3) ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการรถสองแถวแดง

ตาราง 5.18 จำนวนผู้เคยใช้บริการรถสองแถว

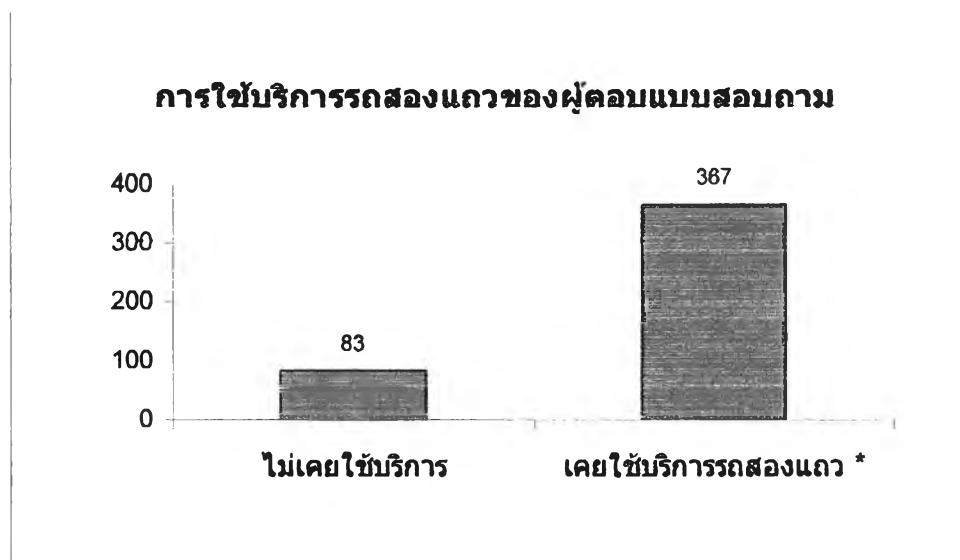
ลำดับ	ผู้เคยใช้บริการรถสองแถว	จำนวน	ร้อยละ
		(ราย)	
1	ไม่เคยใช้บริการ	83	18.4
2	เคยใช้บริการรถสองแถว *	367	81.6
รวม		450	100

หมายเหตุ * ส่วนใหญ่ใช้รถสองแถวนานๆ ครั้ง

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างจำนวน 450 คน พบว่ามีผู้เคยใช้บริการรถสองแถว 367 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 81.6 ซึ่งส่วนใหญ่ใช้บริการนานๆ ครั้ง ส่วนผู้ไม่เคยใช้บริการรถสองแถวแต่มีจำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 18.4 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด

แผนภูมิที่ 5.13 จำนวนผู้ใช้บริการรถสองแถว



ตาราง 5.19 วัตถุประสงค์ของการเดินทางโดยรถสองแถวในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ลำดับ	วัตถุประสงค์ที่เดินทางโดยรถสองแถวภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	จำนวน (วัตถุประสงค์)	ร้อยละ
1	ทำงาน	64	17.4
2	จับจ่ายซื้อสินค้า	132	36.0
3	เรียนหนังสือ	99	27.0
4	อื่นๆ *	72	19.6
รวม		367	100

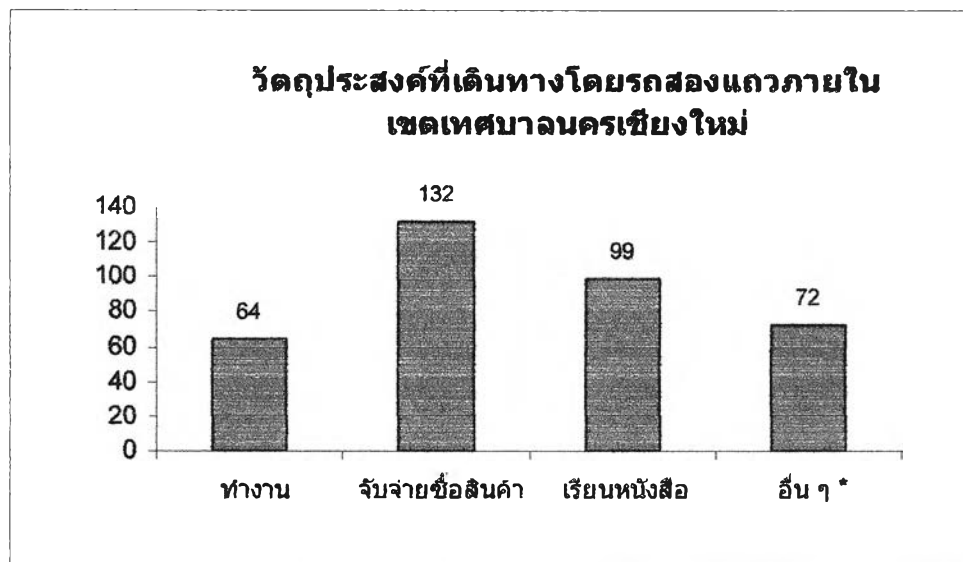
หมายเหตุ * ตอรถไปยังปลายทาง, ขายสินค้า, มาเที่ยวสถานบันเทิง, รับประทานอาหาร, ออกกำลังกาย, ติดต่อธุรกิจ

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

วัตถุประสงค์ของการเดินทางเข้ามาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยรถสองแถวแดงของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าเข้ามาจับจ่ายซื้อสินค้าเป็นวัตถุประสงค์หลักที่มีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36 รองลงมาเป็นการเดินทางเพื่อเข้ามาเรียนหนังสือ คิดเป็นร้อยละ 27 และเป็นการเดินทางมา

เพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ เช่น ขายสินค้า, มาเที่ยวสถานบันเทิง, รับประทานอาหาร, ออกกำลังกาย และติดต่อธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 19.6 และการเดินทางเพื่อเข้ามาทำงานโดยรถสองแถวเป็นสัดส่วนน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 17.4

แผนภูมิที่ 5.14 วัตถุประสงค์ของการเดินทางโดยรถสองแถวในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่



ตาราง 5.20 การเดินทางก่อนมาขึ้นรถสองแถวแดง

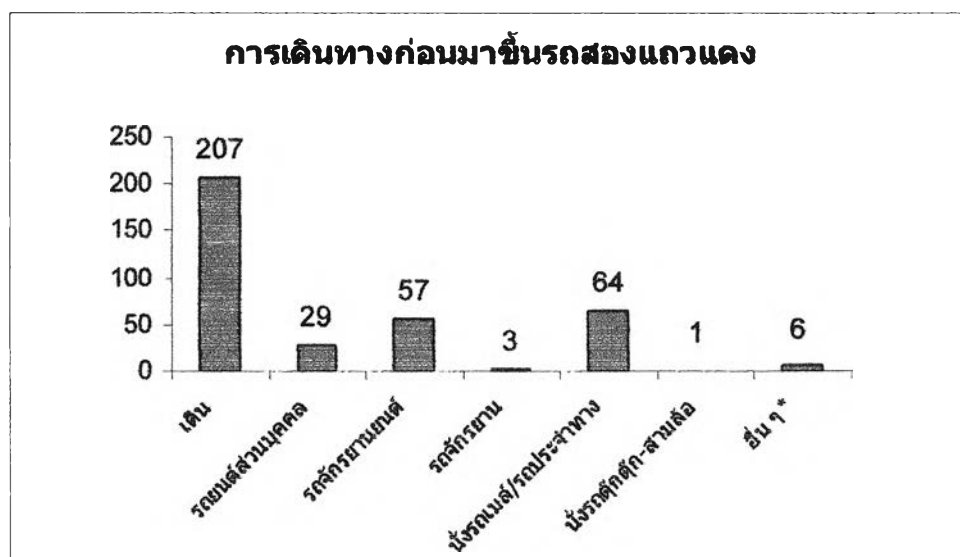
ลำดับ	การเดินทางก่อนมาขึ้นรถสองแถวแดง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	เดิน	207	56.4
2	รถยนต์ส่วนบุคคล	29	7.9
3	รถจักรยานยนต์	57	15.5
4	รถจักรยาน	3	0.8
5	นั่งรถเมล์/รถประจำทาง	64	17.4
6	นั่งรถตุ๊กตุ๊ก-สามล้อ	1	0.3
7	อื่น ๆ *	6	1.6
รวม		367	100

หมายเหตุ * นั่งรถของค่ายทหารกองบิน 41, รถไฟฟ้าของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

การเดินทางของกลุ่มตัวอย่างก่อนมาขึ้นรถสองแถวแดง พบว่า การเดิน เป็นทางเลือกที่กลุ่มตัวอย่างเลือกเดินทางจากต้นทางก่อนมาขึ้นรถสองแถวแดงมากที่สุด โดยมีสัดส่วนร้อยละ 56.4 เนื่องจากรถสองแถวแดงเป็นการให้บริการแบบรับ-ส่งผู้โดยสารจากจุดเริ่มต้นถึงจุดปลายทางหรือ door-to-door ทำให้มีความสะดวกในการเดินในระยะสั้น และมีการให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทางทำให้สามารถเข้าถึงถนนทุกสายได้ รองลงมาเป็นการโดยสารรถโดยสารประจำทางจากต่างอำเภอ/ต่างจังหวัด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.4 และมีการใช้รถจักรยานยนต์ในบางพื้นที่ที่รถสองแถวแดงเข้าถึงไม่สะดวก เช่นถนนสายชอยต่างๆ เป็นสัดส่วนร้อยละ 15.5 นอกจากนั้นเป็นการเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ เช่น นั่งรถยนต์ส่วนบุคคล,รถของค่ายทหารกองบิน 41,รถไฟฟ้าของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่,รถจักรยาน,นั่งรถนั่งรถตุ๊กตุ๊ก-สามล้อ เป็นต้น

แผนภูมิที่ 5.15 การเดินทางก่อนมาขึ้นรถสองแถวแดง



ตาราง 5.21 ต้นทางที่ขึ้นรถสองแถวแดงเป็นประจำ

โซน	ต้นทางที่ขึ้นรถสองแถวแดง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	คิวรถข้างเผือก	7	1.9
2	คิวรถอาเขต	3	0.8
3	คิวรถแอร์พอร์ต	1	0.3
4	ถนนแก้ววรัฐ	13	3.5
5	ถนนคชสาร	1	0.3
6	ถนนเจริญประเทศ	3	0.8
7	ถนนเจริญเมือง	10	2.7

8	ถนนเจริญราษฎร์	1	0.3
9	ถนนชัยภูมิ	1	0.3
10	ถนนช้างคลาน	8	2.2
11	ถนนช้างเผือก	12	3.3
12	ถนนช้างม่วย	1	0.3
13	ถนนช่างหล่อ	9	2.5
14	ถนนเชียงใหม่ - ลำพูน	12	3.3
15	ถนนเชียงใหม่ - สันกำแพง	1	0.3
16	ถนนเชียงใหม่ - หางดง	3	0.8
17	ถนนโชตนา	14	3.8
18	ถนนชูปเปอร์ไฮเวย์	8	2.2
19	ถนนท่าแพ	31	8.5
20	ถนนทิพย์เนตร	5	1.4
21	ถนนนิมมานเหมินทร์	4	1.1
22	ถนนบำรุงบุรี	6	1.6
23	ถนนบำรุงราษฎร์	2	0.5
24	ถนนบุญเรืองฤทธิ์	21	5.7
25	ถนนไปรษณีย์	12	3.3
26	ถนนพระปกเกล้า	8	2.2
27	ถนนมณีนพรัตน์	9	2.5
28	ถนนมูลเมือง	1	0.3
29	ถนนเมืองสมุทร	3	0.8
30	ถนนรถไฟ	1	0.3
31	ถนนรัตนโกสินทร์	3	0.8
32	ถนนราชเชียงใหม่	1	0.3
33	ถนนราชดำเนิน	2	0.5
34	ถนนราชมรรคา	3	0.8
35	ถนนราชวิถี	6	1.6
36	ถนนเลียบคลองชลประทาน	1	0.3
37	ถนนวังสิงห์คำ	9	2.5

38	ถนนศรีดอนไชย	2	0.5
39	ถนนศรีปิงเมือง	2	0.5
40	ถนนศรีภูมิ	6	1.6
41	ถนนสามล้าน	3	0.8
42	ถนนสิงหราช	6	1.6
43	ถนนสุเทพ	24	6.5
44	ถนนสุริยวงศ์	2	0.5
45	ถนนหมื่นคำพำคต	1	0.3
46	ถนนห้วยแก้ว	28	7.6
47	ถนนหัสติเสวี	3	0.8
48	ถนนหายยา	2	0.5
49	ถนนอ้อมเมือง	27	7.4
50	ถนนอารักษ์	7	1.9
51	ถนนอินทวิโรต	1	0.3
52	มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	17	4.6
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

เส้นทางที่ขึ้นรถสองแถวแดงเป็นประจำในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ของกลุ่มตัวอย่างพบว่า เส้นทางที่ขึ้นรถสองแถวแดงส่วนใหญ่อยู่บริเวณถนนท่าแพ คิดเป็นร้อยละ 8.5 ซึ่งเป็นสัดส่วนมากที่สุดของการเดินทาง รองลงมาคือบริเวณถนนห้วยแก้วและถนนอ้อมเมืองคิดเป็นสัดส่วนใกล้เคียงกันคือร้อยละ 7.6 และ 7.4 ถนนสุเทพร้อยละ 6.5 ถนนบุญเรืองฤทธิ์ร้อยละ 5.7 และบริเวณภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ที่มีผู้โดยสารนิยมขึ้นรถสองแถวถึงร้อยละ 4.6 ตามลำดับ

แผนภูมิ 5.16 ต้นทางที่ขึ้นรถสองแถวแดงเป็นประจำ



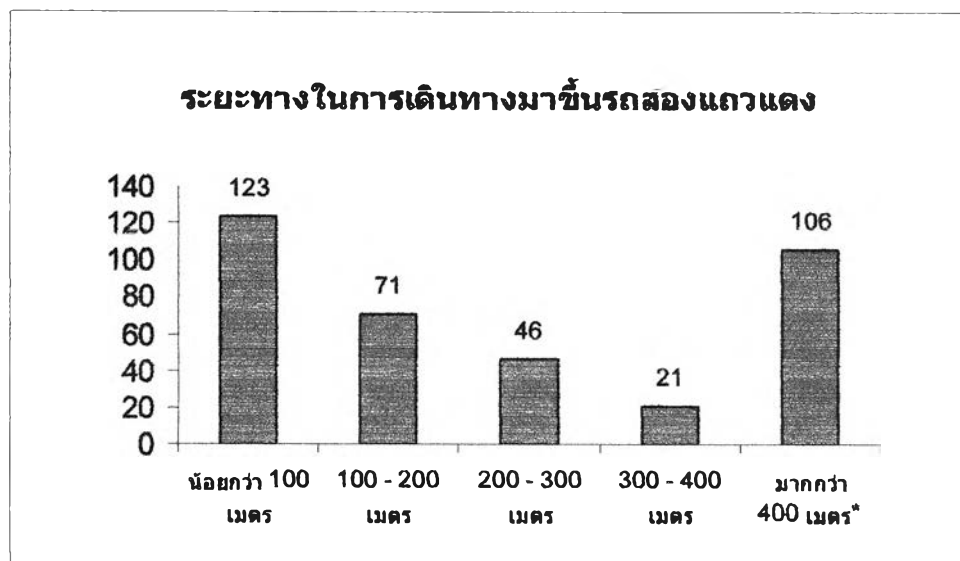
ตาราง 5.22 ระยะทางในการเดินทางขึ้นรถสองแถวแดง

ลำดับ	ระยะทางในการเดินทางขึ้นรถสองแถวแดง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	น้อยกว่า 100 เมตร	123	33.5
2	100 - 200 เมตร	71	19.4
3	200 - 300 เมตร	46	12.5
4	300 - 400 เมตร	21	5.7
5	มากกว่า 400 เมตร*	106	28.9
รวม		367	100

หมายเหตุ * เดินทางมาจากต่างอำเภอ, ต่างจังหวัด และในซอยที่รถสองแถวแดงเข้าไม่ถึง

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.17 ระยะทางในการเดินมาขึ้นรถสองแถวแดง



ระยะทางในการเดินมาขึ้นรถสองแถวแดงของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่าง จะมีระยะทางในการเดินมาขึ้นรถสองแถวแดงน้อยกว่า 100 เมตรมากที่สุดเป็นร้อยละ 33.5 เนื่องจากรถสองแถวแดงเป็นการให้บริการแบบรับ-ส่งผู้โดยสารจากจุดเริ่มต้นถึงจุดปลายทาง ส่วนอันดับสองเป็นการเดินมาขึ้นรถสองแถวแดงมากกว่า 400 เมตร คิดเป็นร้อยละ 28.9 เนื่องจากยังมีพื้นที่หรือซอยที่รถสองแถวแดงเข้าไม่ถึง หรือเป็นการเดินทางจากเดินทางมาจากต่างอำเภอ/ต่างจังหวัด และอันดับสามมีระยะทางในการเดินมาขึ้นรถสองแถวแดงระหว่าง 100 – 200 เมตร คิดเป็นร้อยละ 19.4 ตามลำดับ

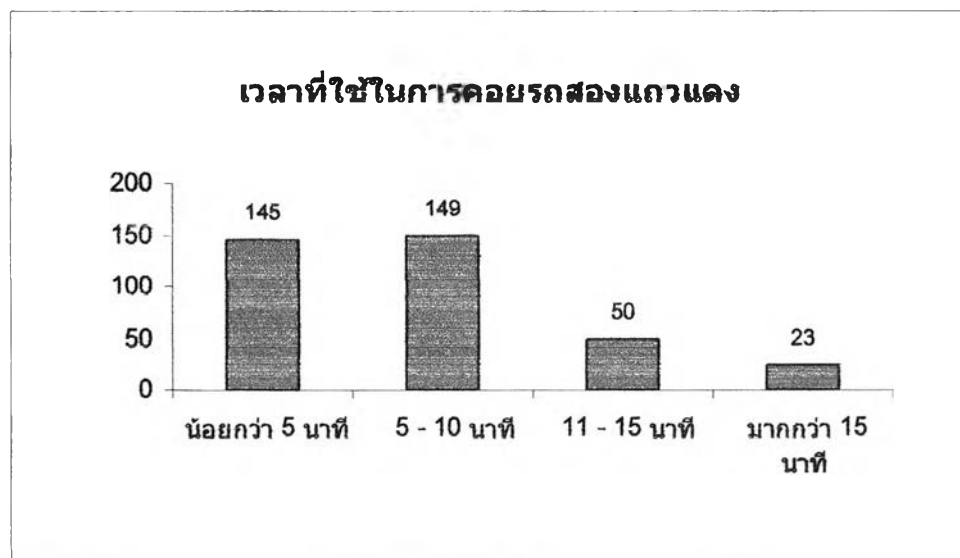
ตาราง 5.23 เวลาที่ใช้ในการคอยรถสองแถวแดง

ลำดับ	เวลาที่ใช้ในการคอยรถสองแถวแดง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	น้อยกว่า 5 นาที	145	39.5
2	5 - 10 นาที	149	40.6
3	11 - 15 นาที	50	13.6
4	มากกว่า 15 นาที	23	6.3
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

การใช้ระยะเวลาในการคอยรถสองแถว พบว่า ผู้ใช้บริการรถสองแถวแดงนั้นใช้เวลาในการคอยส่วนใหญ่ 5 - 10 นาที ร้อยละ 40.6 ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกันมากกับการใช้เวลาในการคอยน้อยกว่า 5 นาที คิดเป็นร้อยละ 39.5 และรองลงมาคือเวลาที่ใช้ในการคอยรถสองแถวแดง 11 - 15 นาที ร้อยละ 13.6 ตามลำดับ

แผนภูมิที่ 5.18 เวลาที่ใช้ในการคอยรถสองแถวแดง

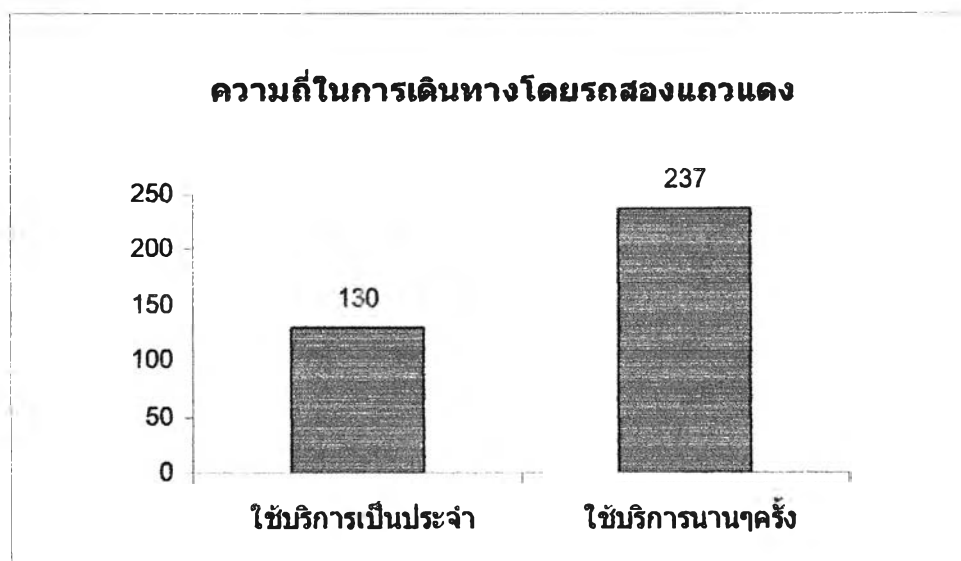


ตาราง 5.24 (1) ความถี่ในการเดินทางโดยรถสองแถวแดงภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ลำดับ	ความถี่ในการเดินทางโดยรถสองแถวแดงภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ใช้บริการเป็นประจำ	130	35.4
2	ใช้บริการนานๆครั้ง	237	64.6
รวม		367	100.00

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิ 5.19 (1) ความถี่ในการเดินทางโดยรถสองแถวแดงภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่



เมื่อพิจารณาความถี่ในการเดินทางโดยรถสองแถวแดง ภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จะจำแนกได้ว่ากลุ่มตัวอย่างใช้บริการนานๆครั้งคิดเป็นร้อยละ 64.6 และใช้บริการเป็นประจำร้อยละ 35.4

ตาราง 5.24 (2) ความถี่ในการเดินทางโดยรถสองแถวแดงภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

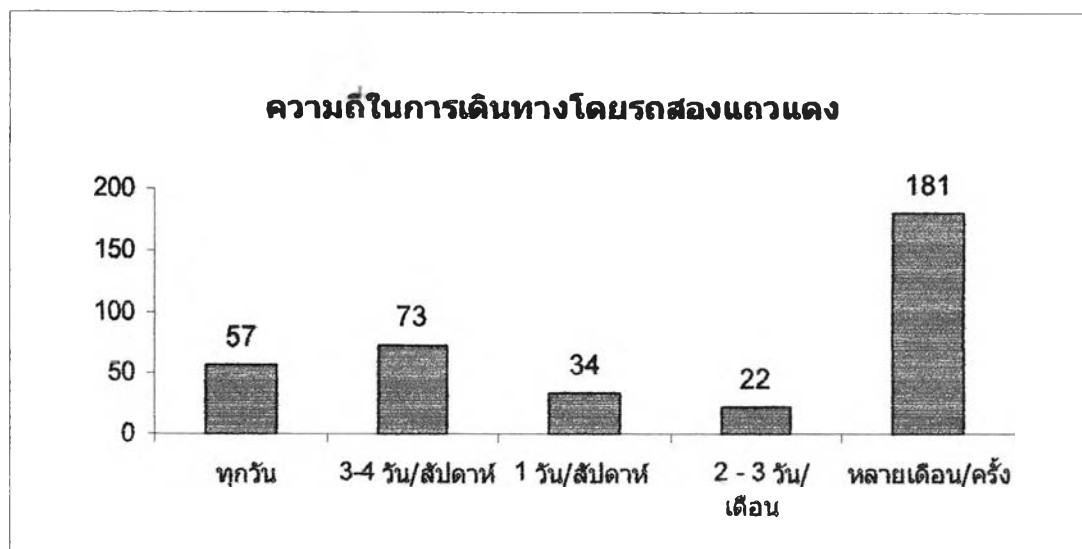
ลำดับ	ความถี่ในการเดินทางโดยรถสองแถวแดงภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ใช้บริการเป็นประจำ			
1	ทุกวัน	57	15.5
2	3-4 วัน/สัปดาห์	73	19.9
ใช้บริการนานๆครั้ง			
1	1 วัน/สัปดาห์	34	9.3
2	2-3 วัน/เดือน	22	5.9
3	หลายเดือน/ครั้ง	181	49.3
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ความถี่ในการเดินทางโดยรถสองแถวแดงภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ของกลุ่มตัวอย่างพบว่ามีความถี่ในการใช้บริการหลายเดือน/ครั้งมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49.3 รองลงมา

คือ 3-4 วัน/สัปดาห์และทุกวัน โดยมีความถี่ในการเดินทางใกล้เคียงกัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.9 และ 15.5 ตามลำดับ

แผนภูมิ 5.19 (2) ความถี่ในการเดินทางโดยรถสองแถวแดงภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่



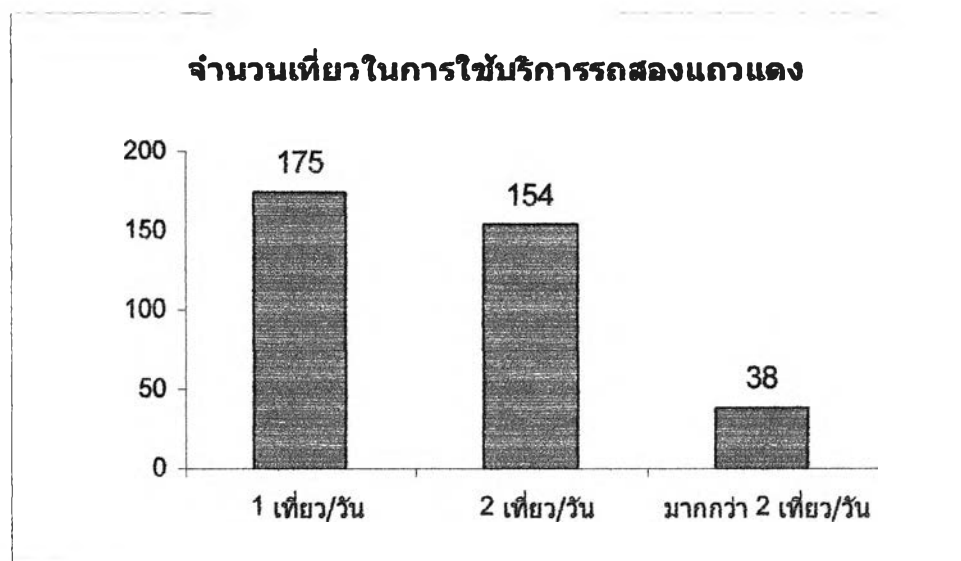
ตาราง 5.25 จำนวนเที่ยวในการใช้บริการรถสองแถวแดง

ลำดับ	จำนวนเที่ยวในการใช้บริการรถสองแถวแดง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	1 เที่ยว/วัน	175	47.7
2	2 เที่ยว/วัน	154	42.0
3	มากกว่า 2 เที่ยว/วัน	38	10.4
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากการสำรวจจำนวนเที่ยวในการใช้บริการรถสองแถวแดงพบว่า ผู้โดยสารใช้บริการ 1 เที่ยว/วันและ 2 เที่ยว/วัน เป็นสัดส่วนใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 47.7 และ 42.0 รองลงมาคือ มากกว่า 2 เที่ยว/วัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.4 ตามลำดับ

แผนภูมิที่ 5.20 จำนวนเที่ยวในการใช้บริการรถสองแถวแดง

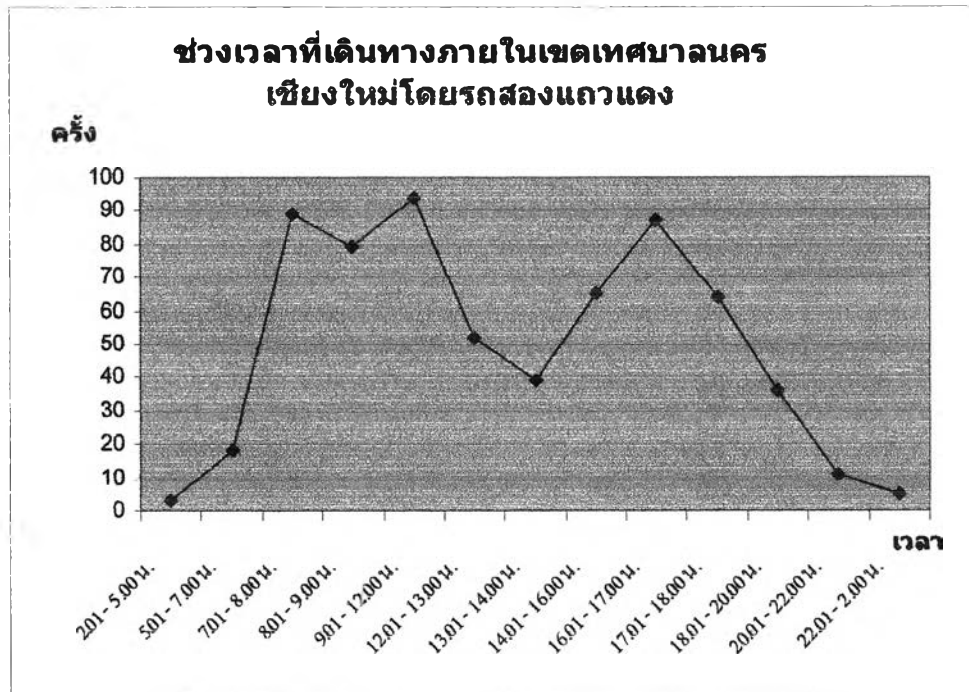


ตาราง 5.26 ช่วงเวลาที่ผู้โดยสารเดินทางภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่โดยรถสองแถวแดง

ลำดับ	เวลาที่เดินทางภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยรถสองแถวแดง	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1	2.01 - 5.00 น.	3	0.5
2	5.01 - 7.00 น.	18	2.8
3	7.01 - 8.00 น.	89	13.9
4	8.01 - 9.00 น.	79	12.3
5	9.01 - 12.00 น.	94	14.6
6	12.01 - 13.00 น.	52	8.1
7	13.01 - 14.00 น.	39	6.1
8	14.01 - 16.00 น.	65	10.1
9	16.01 - 17.00 น.	87	13.6
10	17.01 - 18.00 น.	64	10.0
11	18.01 - 20.00 น.	36	5.6
12	20.01 - 22.00 น.	11	1.7
13	22.01 - 2.00 น.	5	0.8
รวม		642	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.21 ช่วงเวลาที่ผู้โดยสารเดินทางภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่โดยรถสองแถวแดง



ช่วงเวลาที่ผู้โดยสารเดินทางภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่โดยรถสองแถวแดง พบว่ากลุ่มตัวอย่างเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 7.01-9.00น. และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 16.01-18.00น. มากที่สุดในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 26.2 และ 23.5 ตามลำดับ ซึ่งในช่วงเวลา 7.01 - 8.00 น. จะมีการใช้บริการเป็นสัดส่วนมากที่สุดคือ ร้อยละ 13.9 ซึ่งใกล้เคียงกับช่วงเวลา 16.01 - 17.00 น. มีการใช้บริการเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.6 ตามลำดับ นอกจากนี้ก็เป็นการเดินทางในช่วงเวลาอื่นๆ ส่วนเวลา 2.01 - 5.00 น. และเวลา 22.01 - 2.00 น. จะมีการเดินทางเป็นสัดส่วนน้อยที่สุดคือร้อยละ 0.5 และ 0.8 ตามลำดับ

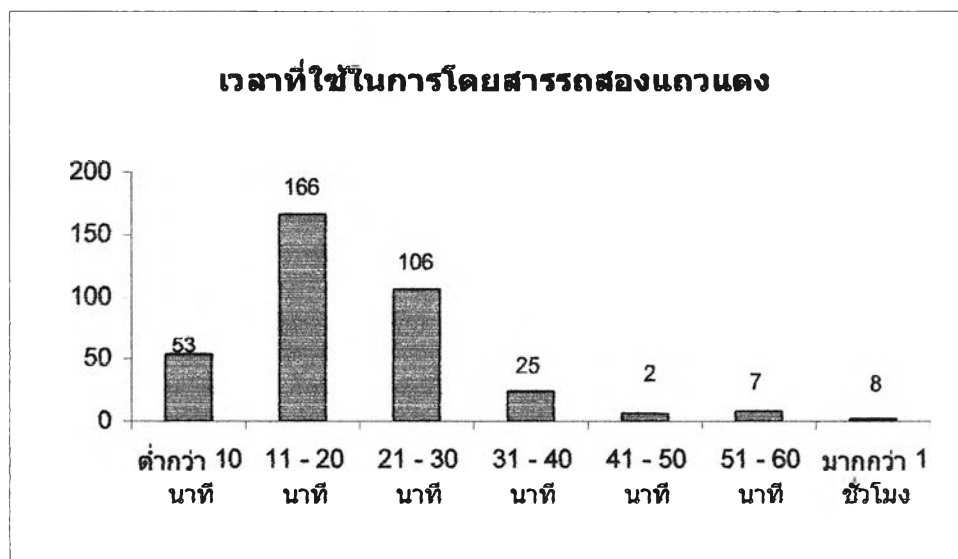
ตาราง 5.27 เวลาที่ใช้ในการโดยสารรถสองแถวแดงโดยเฉลี่ย

ลำดับ	เวลาที่ใช้ในการโดยสารรถสองแถวแดง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ต่ำกว่า 10 นาที	53	14.1
2	11 - 20 นาที	166	45.2
3	21 - 30 นาที	106	28.9
4	31 - 40 นาที	25	6.8
5	41 - 50 นาที	7	1.9

6	51 - 60 นาที	8	2.2
7	มากกว่า 1 ชั่วโมง	2	0.5
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.22 เวลาที่ใช้ในการโดยสารรถสองแถวแดงโดยเฉลี่ย



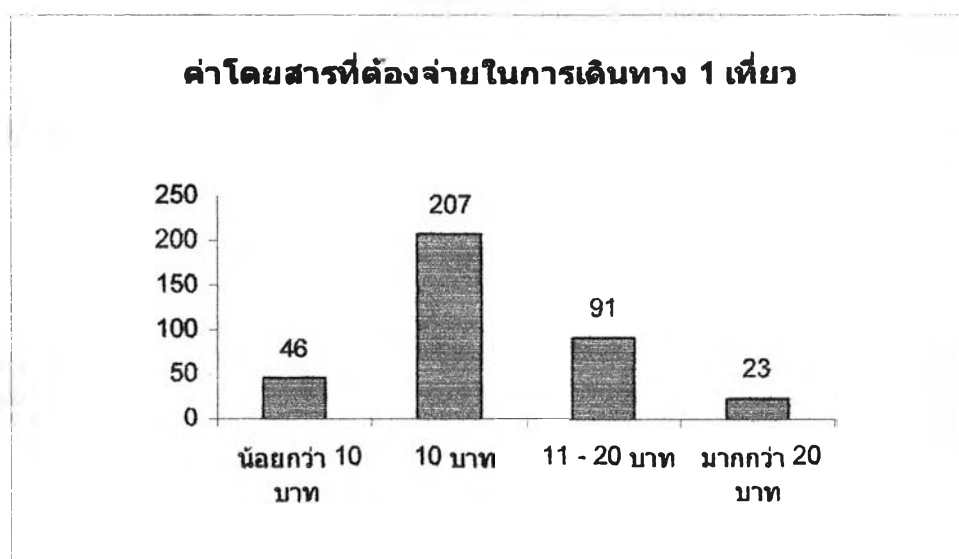
เวลาที่ใช้ในการโดยสารรถสองแถวแดงโดยเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างใช้เวลาในการเดินทางมากที่สุด 11-20 นาที คิดเป็นร้อยละ 45.2 รองลงมาคือ 21-30 นาที คิดเป็นร้อยละ 28.9 และใช้เวลาต่ำกว่า 10 นาทีคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.1 นอกนั้นจะใช้เวลามากกว่า 30 นาทีขึ้นไป

ตาราง 5.28 ค่าโดยสารที่ต้องจ่ายในการเดินทาง 1 เที่ยว

ลำดับ	ค่าโดยสารที่ต้องจ่ายในการเดินทาง 1 เที่ยว	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	น้อยกว่า 10 บาท	46	12.5
2	10 บาท	207	56.4
3	11 - 20 บาท	91	24.8
4	มากกว่า 20 บาท	23	6.3
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.23 ค่าโดยสารที่ต้องจ่ายในการเดินทาง 1 เที่ยว



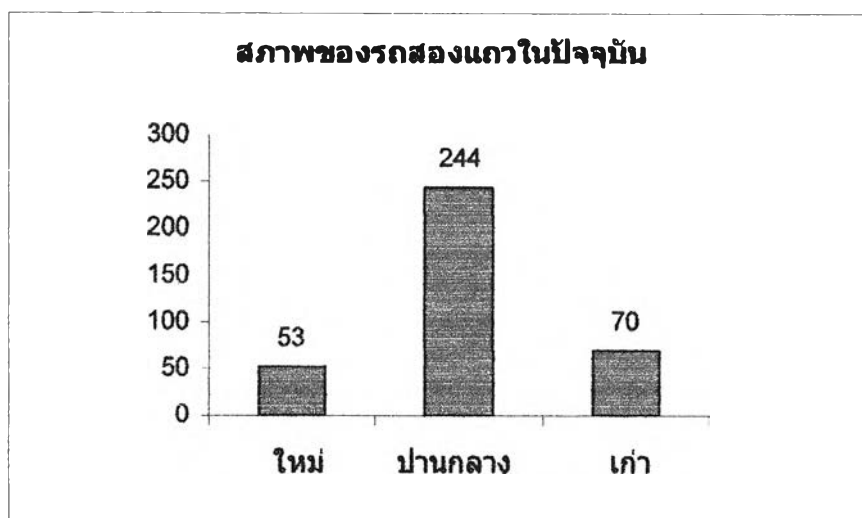
ค่าโดยสารที่ต้องจ่ายในการเดินทาง 1 เที่ยวของกลุ่มตัวอย่างพบว่าร้อยละ 56.4 ต้องจ่ายค่าโดยสารในอัตรา 10 บาทต่อเที่ยว แต่ในการเดินทางระยะไกลที่ต้องข้ามเขต หรือมีการเดินทางข้ามแม่น้ำปิง อาจมีการตกลงราคากันระหว่างผู้โดยสารและผู้ขับรถ ทำให้ต้องจ่ายมากกว่า 10 บาท ซึ่งจากการสำรวจพบว่า ผู้โดยสารต้องจ่ายค่าโดยสาร 11 - 20 บาท คิดเป็นร้อยละ 24.8 และบางรายอาจต้องจ่ายมากกว่า 20 บาท คิดเป็นร้อยละ 6.3 ส่วนนักเรียนและนักศึกษาในเครื่องบินและพระภิกษุ สามเณรจะได้รับการยกเว้นให้เสียค่าโดยสารในราคา 5 บาทต่อเที่ยว หรือหากเป็นการโดยสารภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่รถสองแถวแดงจะคิดค่าโดยสารในอัตรา 2 บาทต่อเที่ยว เป็นต้น

ตาราง 5.29 ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพของรถสองแถวในปัจจุบัน

ลำดับ	สภาพของรถสองแถวในปัจจุบัน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ใหม่	53	14.4
2	ปานกลาง	244	66.5
3	เก่า	70	19.1
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.24 ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพของรถสองแถวในปัจจุบัน



ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพของรถสองแถวในปัจจุบัน ผู้โดยสารร้อยละ 66.5 เห็นว่ารถสองแถวในปัจจุบันมีสภาพปานกลาง ส่วนร้อยละ 19.1 เห็นว่ารถสองแถวมีสภาพเก่า

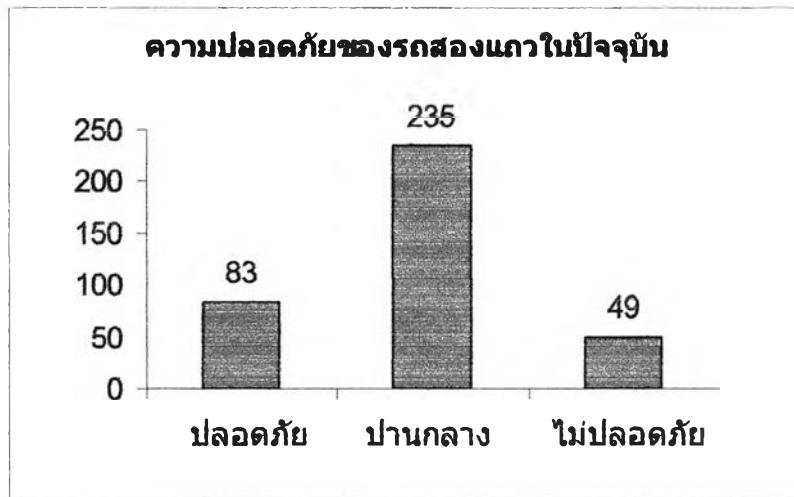
ตาราง 5.30 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถสองแถวในปัจจุบัน

ลำดับ	ความปลอดภัยของรถสองแถวในปัจจุบัน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ปลอดภัย	83	22.6
2	ปานกลาง	235	64.0
3	ไม่ปลอดภัย	49	13.4
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ความคิดเห็นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถสองแถวในปัจจุบัน ผู้โดยสารร้อยละ 64.0 เห็นว่ามีความปลอดภัยปานกลาง ร้อยละ 22.6 เห็นว่ามีความปลอดภัย และร้อยละ 13.4 เห็นว่าการโดยสารรถสองแถวไม่มีความปลอดภัย

แผนภูมิที่ 5.25 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถสองแถวในปัจจุบัน

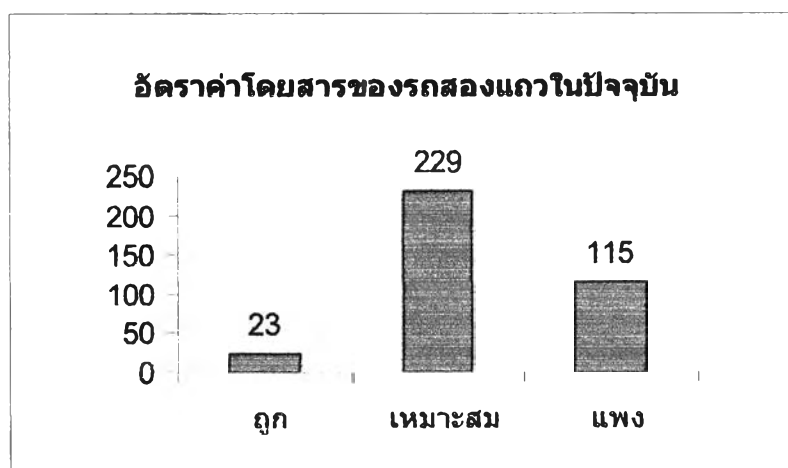


ตาราง 5.31 ความคิดเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารของรถสองแถวในปัจจุบัน

ลำดับ	อัตราค่าโดยสารของรถสองแถวในปัจจุบัน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ถูก	23	6.3
2	เหมาะสม	229	62.4
3	แพง	115	31.3
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.26 ความคิดเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารของรถสองแถวในปัจจุบัน



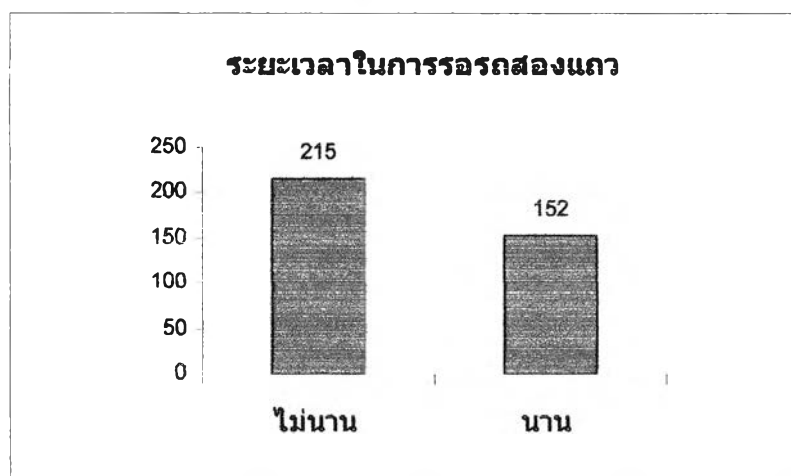
สำหรับความคิดเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารของรถสองแถว ผู้โดยสารร้อยละ 62.4 เห็นว่าอัตราค่าโดยสารมีความเหมาะสมแล้ว รองลงมาคือร้อยละ 31.3 เห็นว่าค่าโดยสารมีราคาแพง ส่วนร้อยละ 6.3 มีความเห็นว่าค่าโดยสารมีราคาถูก

ตาราง 5.32 ความคิดเห็นเกี่ยวกับระยะเวลาในการรอรถสองแถวในปัจจุบัน

ลำดับ	ระยะเวลาในการรอรถสองแถว	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	นาน	152	41.4
2	ไม่นาน	215	58.6
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.27 ความคิดเห็นเกี่ยวกับระยะเวลาในการรอรถสองแถวในปัจจุบัน



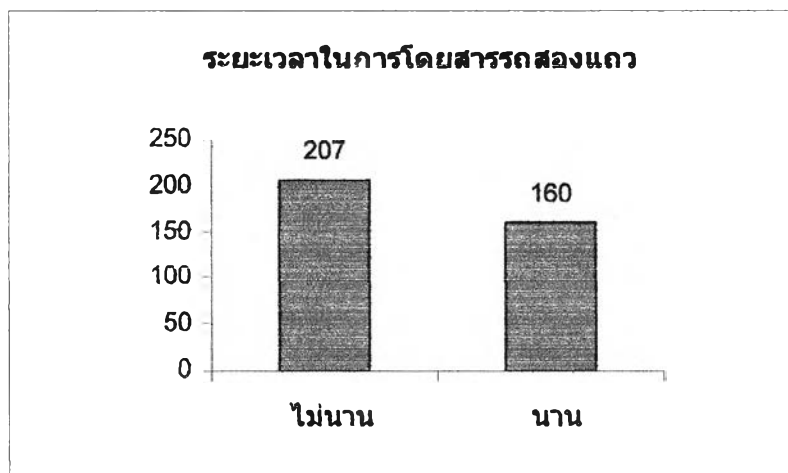
ความคิดเห็นเกี่ยวกับระยะเวลาในการรอรถสองแถวในปัจจุบัน ผู้โดยสารร้อยละ 58.6 เห็นว่ารอรถสองแถวไม่นานส่วนร้อยละ 41.4 เห็นว่ายังคงใช้เวลารอนาน

ตาราง 5.33 ความคิดเห็นเกี่ยวกับระยะเวลาในการโดยสารรถสองแถว

ลำดับ	ระยะเวลาในการโดยสารรถสองแถว	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	นาน	160	43.6
2	ไม่นาน	207	56.4
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.28 ความคิดเห็นเกี่ยวกับระยะเวลาในการโดยสารรถสองแถว



สำหรับความคิดเห็นเกี่ยวกับระยะเวลาในการโดยสารรถสองแถว ร้อยละ 56.4 เห็นว่าใช้เวลาในการโดยสารไม่นาน และร้อยละ 43.6 เห็นว่าใช้เวลาในการนั่งรถโดยสารนาน

ตาราง 5.34 ความคิดเห็นเกี่ยวกับมารยาทของคนขับรถสองแถว

ลำดับ	มารยาทของคนขับรถสองแถว	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ดี	60	16.4
2	ปานกลาง	259	70.6
3	ไม่ดี	48	13.1
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

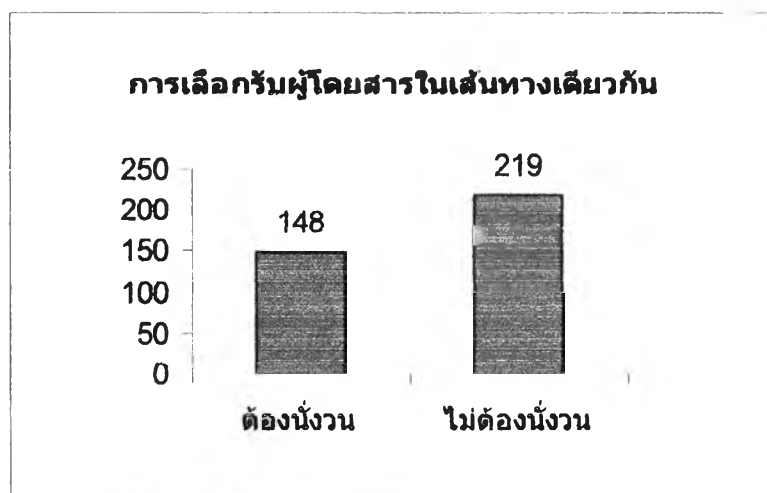
ความคิดเห็นเกี่ยวกับมารยาทของผู้ขับรถสองแถวส่วนใหญ่ร้อยละ 70.6 เห็นว่าปานกลาง ส่วนผู้โดยสารที่เห็นว่าคนขับรถสองแถวมีมารยาทดีและมารยาทไม่ดีมีจำนวนใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 16.4 และ 13.1 ตามลำดับ

ตาราง 5.35 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเลือกรับผู้โดยสารในเส้นทางเดียวกัน

ลำดับ	การเลือกรับผู้โดยสารในเส้นทางเดียวกัน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ต้องนั่งวน	148	40.3
2	ไม่ต้องนั่งวน	219	59.7
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.29 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเลือกรับผู้โดยสารในเส้นทางเดียวกัน



ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเลือกรับผู้โดยสารในเส้นทางเดียวกัน ส่วนใหญ่ร้อยละ 59.7 เห็นว่าผู้ขับรถเลือกรับผู้โดยสารในเส้นทางเดียวกัน และร้อยละ 40.3 เห็นว่า ผู้ขับรถรับผู้โดยสารที่มีจุดปลายทางต่างเส้นทางทำให้เสียเวลานั่งวน

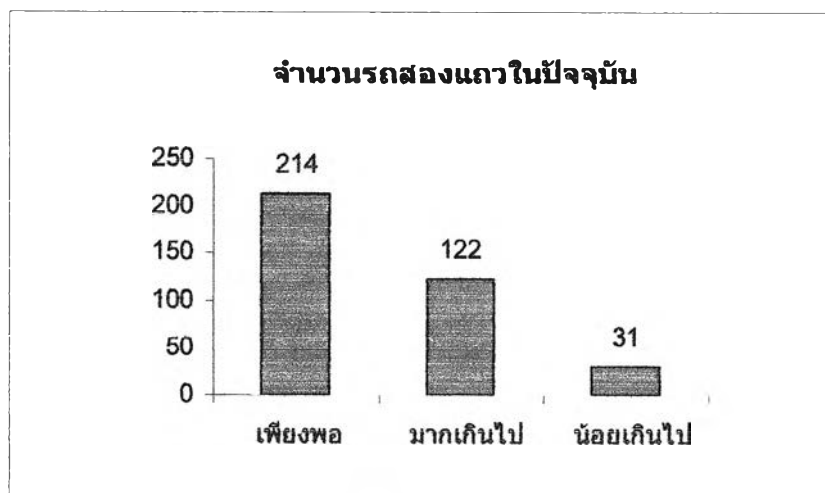
ตาราง 5.36 ความคิดเห็นเกี่ยวกับจำนวนรถสองแถวในปัจจุบัน

ลำดับ	จำนวนรถสองแถวในปัจจุบัน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	เพียงพอ	214	58.3
2	มากเกินไป	122	33.2
3	น้อยเกินไป	31	8.5
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ความคิดเห็นเกี่ยวกับจำนวนรถสองแถว ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 58.3 เห็นว่ารถสองแถวมีจำนวนเพียงพอ ส่วนร้อยละ 33.2 เห็นว่ารถสองแถวมีจำนวนมากเกินไป และร้อยละ 8.5 เห็นว่ามีจำนวนน้อยเกินไป

แผนภูมิที่ 5.30 ความคิดเห็นเกี่ยวกับจำนวนรถสองแถวในปัจจุบัน

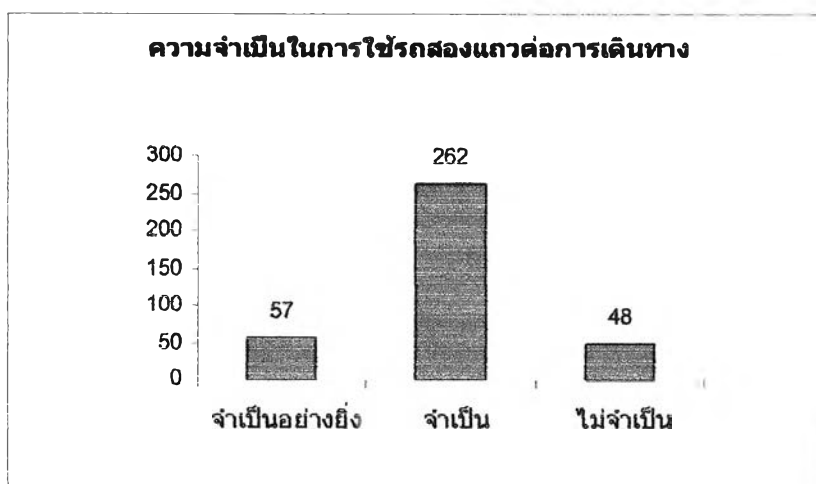


ตาราง 5.37 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความจำเป็นในการใช้รถสองแถวต่อการเดินทาง

ลำดับ	ความจำเป็นในการใช้รถสองแถวต่อการเดินทาง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	จำเป็นอย่างยิ่ง	57	15.5
2	จำเป็น	262	71.4
2	ไม่จำเป็น	48	13.1
รวม		367	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.31 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความจำเป็นในการใช้รถสองแถวต่อการเดินทาง



ในการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความจำเป็นในการใช้รถสองแถวต่อการเดินทาง พบว่าร้อยละ 71.4 มีความจำเป็น ส่วนผู้ที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งและไม่มีความจำเป็นในการใช้รถสองแถวต่อการเดินทางมีจำนวนใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 15.5 และ 13.1 ตามลำดับ

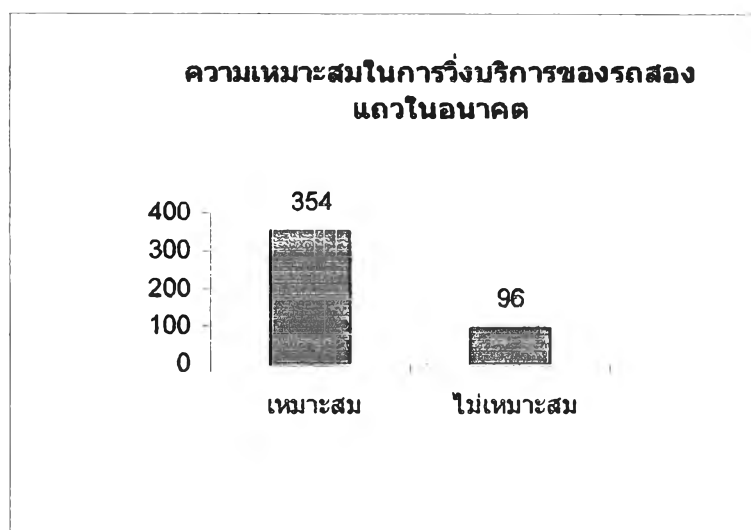
ตาราง 5.38 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมในการวิ่งบริการของรถสองแถวในอนาคต

ลำดับ	ความเหมาะสมในการวิ่งบริการของรถสองแถวในอนาคต	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	เหมาะสม	354	78.7
2	ไม่เหมาะสม	96	21.3
รวม		450	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ความคิดเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมในการวิ่งบริการของรถสองแถวในอนาคต กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 78.7 เห็นว่ารถสองแถวแดงยังเหมาะสมในการวิ่งให้บริการในอนาคตอยู่ ส่วนร้อยละ 21.3 เห็นว่ารถสองแถวแดงไม่เหมาะสมในการวิ่งให้บริการในอนาคต

แผนภูมิที่ 5.32 ความเหมาะสมในการวิ่งบริการของรถสองแถวในอนาคต



สาเหตุที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่า รถสองแถวยังเหมาะสมในการวิ่งให้บริการในอนาคตอยู่นั้นเนื่องจากเห็นว่ารถสองแถวมีความปลอดภัย, มีราคาเหมาะสม, มีการส่งถึงจุดปลายทางไม่ต้องเดินไกล, มีความคล่องตัวสามารถไปเส้นทางลัดได้, ไม่มีรถประจำทาง, เหมาะสำหรับเวลาที่ไม่มีรถส่วนตัวใช้ เช่นเวลาเข้าสู่ชมรมหรือเทศกาลพรต, ช่วยลดการใช้รถส่วนตัว, มีความสะดวก, สามารถช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย, ประหยัดน้ำมัน, บางจุดไม่มีที่จอดรถจึงต้องใช้บริการรถสองแถวอยู่, ไม่ต้องใช้เวลารอนาน, ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง และช่วยลดปริมาณการจราจรได้ เป็นต้น*

ส่วนสาเหตุที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่า รถสองแถวไม่เหมาะสมในการวิ่งให้บริการในอนาคตเนื่องจาก ค่าโดยสารมีราคาแพง, ปริมาณรถมีมากเกินไป, รถสองแถวทำให้รถติด, วิ่งให้บริการไม่ทั่วถึงในบางพื้นที่, ขับรถไม่มีระเบียบวินัย, ขาดความปลอดภัย, ขับรถรับผู้โดยสารที่ไม่อยู่ในเส้นทางเดียวกันทำให้เสียเวลานั่งรถ, มีการแย่งผู้โดยสาร, ขับรถกีดขวางการจราจร, ขับรถไม่มีมารยาท เช่นจอดรถกระชั้นหันโดยไม่ดูรถที่ตามมาข้างหลังทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อย, จอดรถบริเวณทางโค้ง กลางถนน หรือที่ห้ามจอด, อากาศร้อนไม่มีเครื่องปรับอากาศ, ประชาชนใช้บริการน้อย, สภาพรถเก่า, ขับรถไม่สุภาพ, ขูดรีดราคาผู้โดยสารเมื่อโดยสารในระยะทางไกล เป็นต้น**

หมายเหตุ *,** จากแบบสอบถาม

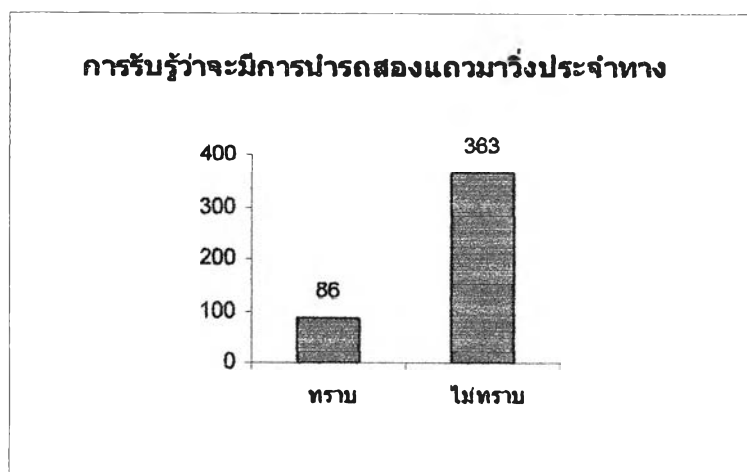
4) ทัศนคติเกี่ยวกับรูปแบบรถขนส่งสาธารณะที่ต้องการ

ตาราง 5.39 การรับรู้ว่าจะมีการนำรถสองแถวมาวิ่งประจำทางในอนาคต

ลำดับ	การรับรู้ว่าจะมีการนำรถสองแถวมาวิ่งประจำทาง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ทราบ	86	19.1
2	ไม่ทราบ	363	80.7
รวม		450	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.33 การรับรู้ว่าจะมีการนำรถสองแถวมาวิ่งประจำทางในอนาคต



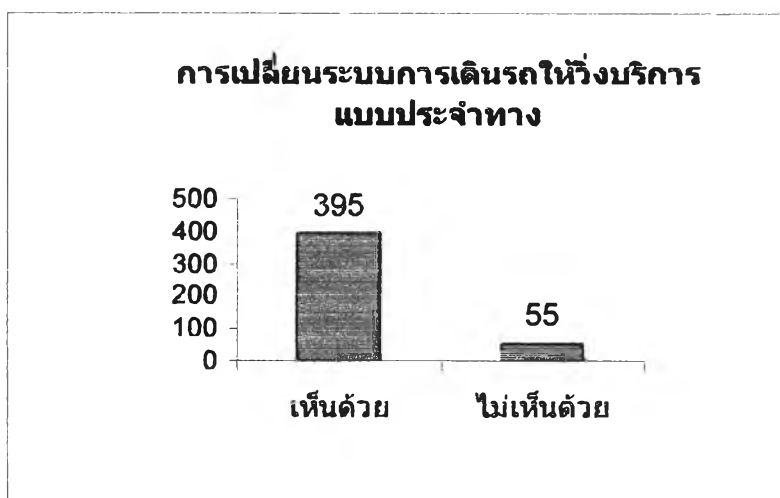
ในการสำรวจการรับรู้เกี่ยวกับการนำรถสองแถวมาวิ่งประจำทางในอนาคตนั้น พบว่าร้อยละ 80.7 ไม่ทราบว่า จะมีการนำรถสองแถวมาวิ่งประจำทางในอนาคต มีเพียงร้อยละ 19.1 ที่ทราบว่า จะมีการนำรถสองแถวมาวิ่งประจำทางในอนาคต

ตาราง 5.40 ความคิดเห็นในการเปลี่ยนระบบการเดินรถให้วิ่งบริการแบบประจำทาง

ลำดับ	การเปลี่ยนระบบการเดินรถให้วิ่งบริการแบบประจำทาง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	เห็นด้วย	395	87.8
2	ไม่เห็นด้วย	55	12.2
รวม		450	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.34 ความคิดเห็นในการเปลี่ยนระบบการเดินรถให้วิ่งบริการแบบประจำทาง



ความคิดเห็นในการเปลี่ยนระบบการเดินทางให้วิ่งบริการแบบประจำทาง ร้อยละ 87.8 ของผู้ตอบแบบสอบถามเห็นด้วยในการเปลี่ยนระบบการเดินทางให้วิ่งบริการแบบประจำทาง และร้อยละ 12.2 ไม่เห็นด้วยกับการเปลี่ยนระบบการเดินทางให้วิ่งบริการแบบประจำทาง

สาเหตุที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นด้วย ในการเปลี่ยนระบบการเดินทางให้วิ่งประจำทาง เนื่องจาก ทำให้ไม่เสียเวลาต่อราคา, เพื่อความเป็นระเบียบ และแก้ไขปัญหาการติด, ทำให้ทราบเส้นทางการเดินทางที่แน่นอน, เพื่อให้เกิดความปลอดภัย, เพื่อจะได้ไม่เสียเวลานั่งรถ, ช่วยลดปริมาณยานพาหนะบนถนน, ช่วยประหยัดน้ำมัน, เพื่อช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางให้เร็วขึ้น, สามารถนั่งจากต่างอำเภอเข้าเมืองได้, มีการระบุเส้นทางที่ชัดเจน ไม่สับสน, ไม่ต้องรอนาน, คนขับรถจะไม่ต้องแย่งลูกค้ากัน, จะได้มีรถครอบคลุมทุกเส้นทาง, จะได้ไปถึงปลายทางได้เร็วขึ้น, สามารถเลือกเส้นทางที่จะไปได้, ค่าโดยสารอาจจะถูกลง, จะไม่ต้องคอยถามคนขับว่าจะผ่านไปเส้นทางใดบ้าง, เพื่อความเป็นระเบียบในการจัดรถโดยสาร, ทำให้สามารถไปถึงจุดปลายทางได้ทันเวลา และสามารถวางแผนการเดินทางได้ถูกต้อง, ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางน้อยลง และช่วยลดอุบัติเหตุได้ เป็นต้น*

ส่วนสาเหตุที่ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เห็นด้วย ในการเปลี่ยนระบบการเดินทางให้วิ่งประจำทางเนื่องจาก บางเส้นทางอาจไม่มีผู้โดยสารขึ้นทำให้ผู้ประกอบการขาดรายได้, อาจจะไม่เสียเวลาคอยรอนานขึ้น, ต้องการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมให้เป็นสัญลักษณ์ของเมืองเชียงใหม่, ไม่ต้องการต่อรถหลายเที่ยว, ไม่ต้องการเดินต่อ, ถ้ามีหลายเส้นทางอาจทำให้คนที่ไม่รู้ต้องขึ้นรถผิด, รถสองแถวจะไม่มีรายได้, อาจจะมีรถส่วนบุคคลเพิ่ม, ต้องจ่ายค่าโดยสารแพงหากต้องต่อรถหลายเที่ยว, ยุ่งยากในการเดินทางมาขึ้นรถที่ป้ายหยุดรถ, อาจจะทำให้จำนวนรถมีมากเกินไป, อาจมีเส้นทางที่เข้าไม่ถึง และกลัวไม่มีรถสองแถววิ่งในเส้นทางรถประจำทาง เป็นต้น**

หมายเหตุ *,** จากแบบสอบถาม

ตาราง 5.41 ความคิดเห็นเกี่ยวกับประเภทรถขนส่งสาธารณะที่ต้องการให้มีในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ลำดับ	ประเภทรถขนส่งสาธารณะที่ต้องการให้มีในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	รถสองแถวแดง	98	21.8
2	รถไมโครบัส	146	32.4
3	รถเมล์	131	29.1
4	รถแท็กซี่	62	13.8

5	อื่น ๆ *	13	2.9
รวม		450	100.0

หมายเหตุ * รถไฟฟ้า, รถราง, สามล้อถีบ

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ประเภทรถขนส่งสาธารณะที่ต้องการให้มีในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างต้องการให้เมืองเชียงใหม่มีรถไมโครบัสและรถเมลล์ในอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกันคือร้อยละ 32.4 และ 29.1 รองลงมาคือรถสองแถวแดงร้อยละ 21.8 และรถแท็กซี่ร้อยละ 13.8 นอกจากนี้ยังมีประชาชนบางกลุ่มที่ต้องการให้เมืองเชียงใหม่มีรถไฟฟ้า, รถราง และรถสามล้อถีบร้อยละ 2.9

แผนภูมิที่ 5.35 ความคิดเห็นเกี่ยวกับประเภทรถขนส่งสาธารณะที่ต้องการให้มีในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่



ตาราง 5.42 การเลือกให้ยานพาหนะเดินทางภายหลังจากการมีระบบขนส่งสาธารณะในอนาคต

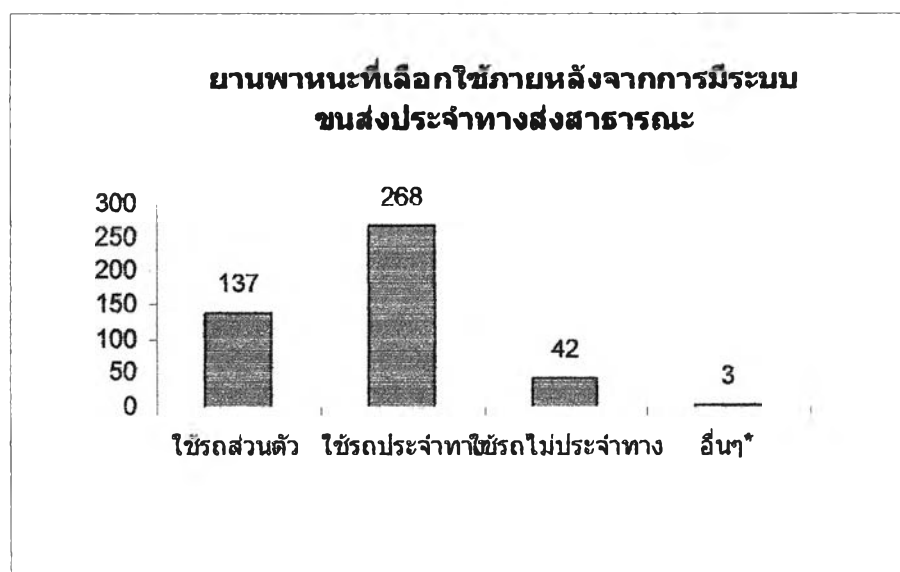
ลำดับ	ยานพาหนะที่เลือกใช้ภายหลังจากการมีระบบขนส่งสาธารณะ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	เลือกใช้รถส่วนตัว	137	30.4
2	เลือกใช้รถขนส่งสาธารณะ	268	59.6
3	เลือกใช้รถรับจ้างไม่ประจำทาง	42	9.3
4	อื่น ๆ *	3	0.7
รวม		450	100.0

หมายเหตุ * เลือกใช้ทุกรูปแบบ

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากการสอบถามการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางของประชาชน ภายหลังจากการมีระบบขนส่งสาธารณะในอนาคต พบว่าร้อยละ 59.6 จะเลือกใช้รถขนส่งสาธารณะ แต่ยังมีประชาชนบางกลุ่มที่ยังคงเลือกใช้รถส่วนตัวร้อยละ 30.4 และเลือกใช้รถรับจ้างไม่ประจำทาง(สองแถวแดง, ตุ๊กตุ๊ก, สามล้อถีบ) ร้อยละ 9.3

แผนภูมิที่ 5.36 การเลือกใช้นานพาหนะเดินทางภายหลังจากการมีระบบขนส่งสาธารณะในอนาคต



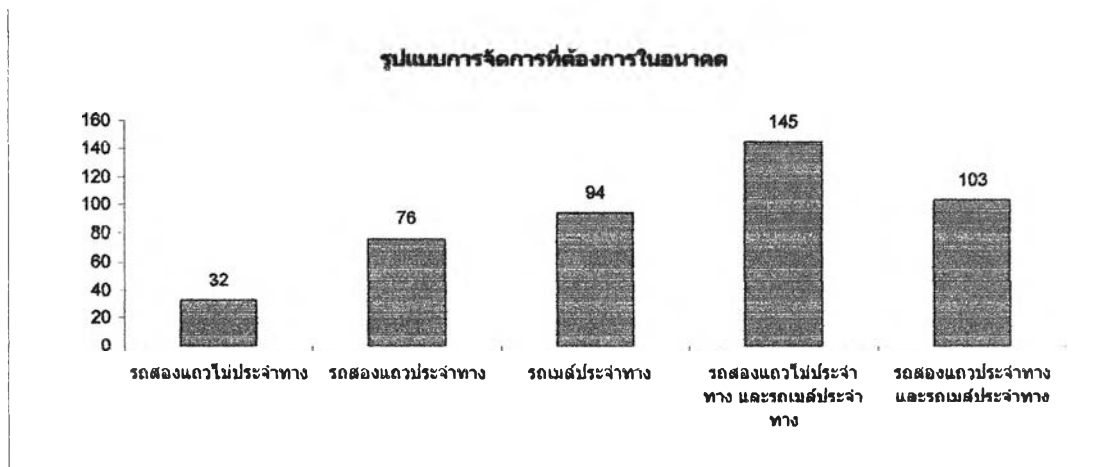
ตาราง 5.43 รูปแบบการจัดการที่ต้องการในอนาคต

ลำดับ	รูปแบบการจัดการที่ต้องการในอนาคต	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ควรมีเฉพาะรถสองแถววิ่งไม่ประจำทาง	32	7.1
2	ควรมีเฉพาะรถสองแถววิ่งประจำทาง	76	16.9
3	ควรมีเฉพาะรถเมลิ่งวิ่งประจำทาง	94	20.9
4	ควรมีรถสองแถววิ่งไม่ประจำทาง และรถเมลิ่งวิ่งประจำทาง ร่วมกัน	145	32.2
5	ควรมีรถสองแถววิ่งประจำทาง และรถเมลิ่งวิ่งประจำทาง ร่วมกัน	103	22.9
รวม		450	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

รูปแบบการจัดการที่ต้องการในอนาคตของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ควรมีรถสองแถววิ่งไม่ประจำทาง และรถเมลวิ่งประจำทางร่วมกันมีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.2 รองลงมาคือ ควรมีรถสองแถววิ่งประจำทาง และรถเมลวิ่งประจำทางร่วมกันร้อยละ 22.9 ควรมีเฉพาะรถเมลวิ่งประจำทางร้อยละ 20.9 ควรมีเฉพาะรถสองแถววิ่งประจำทางร้อยละ 16.9 ส่วนอันดับสุดท้ายคือ ควรมีเฉพาะรถสองแถววิ่งไม่ประจำทาง ร้อยละ 7.1

แผนภูมิที่ 5.37 รูปแบบการจัดการที่ต้องการในอนาคต

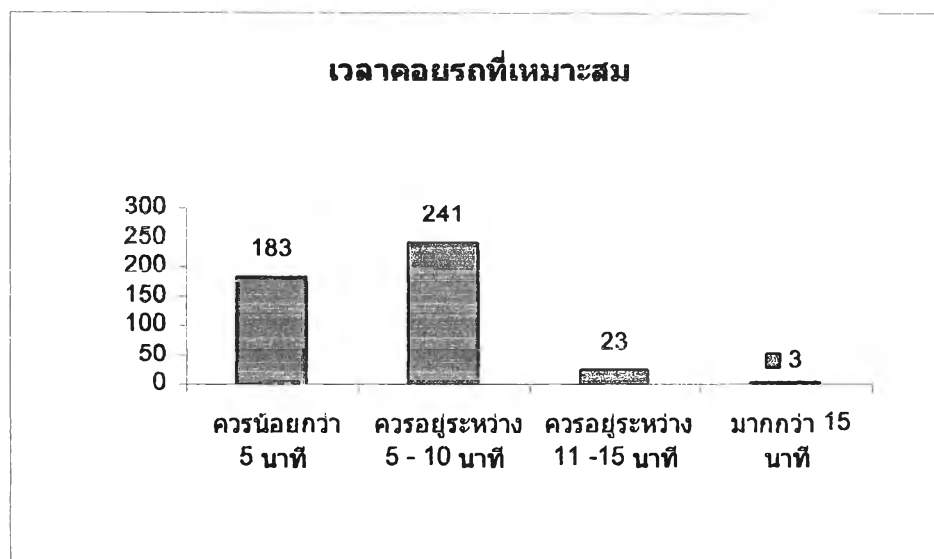


ตาราง 5.44 ความคิดเห็นเกี่ยวกับเวลาคอยรถที่เหมาะสม

ลำดับ	เวลาคอยรถที่เหมาะสม	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ควรน้อยกว่า 5 นาที	183	40.7
2	ควรอยู่ระหว่าง 5 – 10 นาที	241	53.6
3	ควรอยู่ระหว่าง 11 -15 นาที	23	5.1
4	มากกว่า 15 นาที	3	0.7
รวม		450	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

แผนภูมิที่ 5.38 ความคิดเห็นเกี่ยวกับเวลาคอยรถที่เหมาะสม



ความคิดเห็นเกี่ยวกับเวลาคอยรถที่เหมาะสมของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า เวลาคอยรถที่ยอมรับได้อยู่ระหว่าง 5 – 10 นาทีร้อยละ 53.6 รองลงมาคือควรร้อยกว่า 5 นาทีร้อยละ 40.7 ควรอยู่ระหว่าง 11 -15 นาที ร้อยละ 5.1 และมากกว่า 15 นาทีร้อยละ 0.7 ตามลำดับ

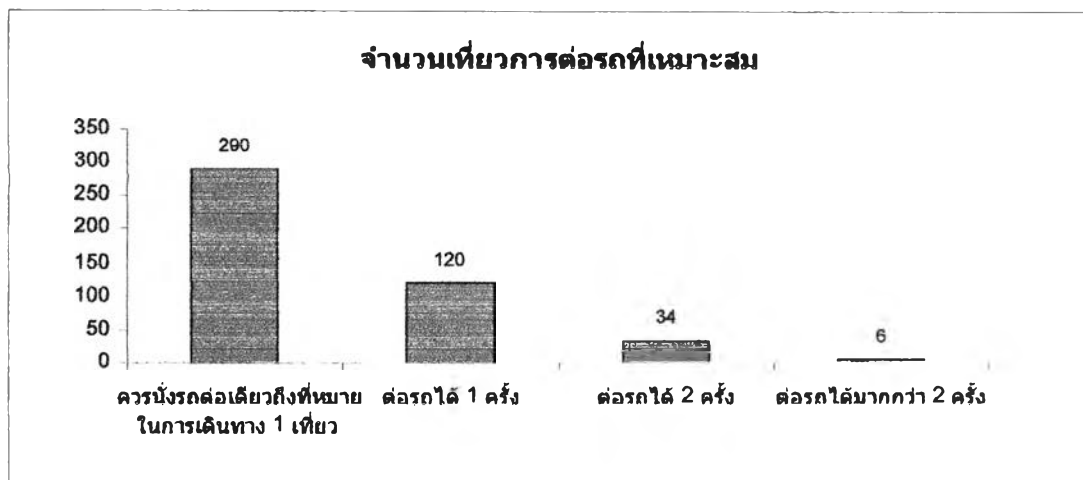
ตาราง 5.45 ความคิดเห็นเกี่ยวกับจำนวนเที่ยวการต่อรถที่เหมาะสม

ลำดับ	จำนวนเที่ยวการต่อรถที่เหมาะสม	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ควรรันรถต่อเที่ยวถึงที่หมายในการเดินทาง 1 เที่ยว	290	64.4
2	ยอมให้มีการต่อรถได้ 1 ครั้ง	120	26.7
3	ยอมให้มีการต่อรถได้ 2 ครั้ง	34	7.6
4	ยอมให้มีการต่อรถได้มากกว่า 2 ครั้ง	6	1.3
รวม		450	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จำนวนเที่ยวการต่อรถที่เหมาะสมของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าควรรันรถต่อเที่ยวถึงที่หมายในการเดินทาง 1 เที่ยวร้อยละ 64.4 ยอมให้มีการต่อรถได้ 1 ครั้งร้อยละ 26.7 ยอมให้มีการต่อรถได้ 2 ครั้งร้อยละ 7.6 และยอมให้มีการต่อรถได้มากกว่า 2 ครั้ง ร้อยละ 1.3

แผนภูมิที่ 5.39 ความคิดเห็นเกี่ยวกับจำนวนเที่ยวการต่อรถที่เหมาะสม



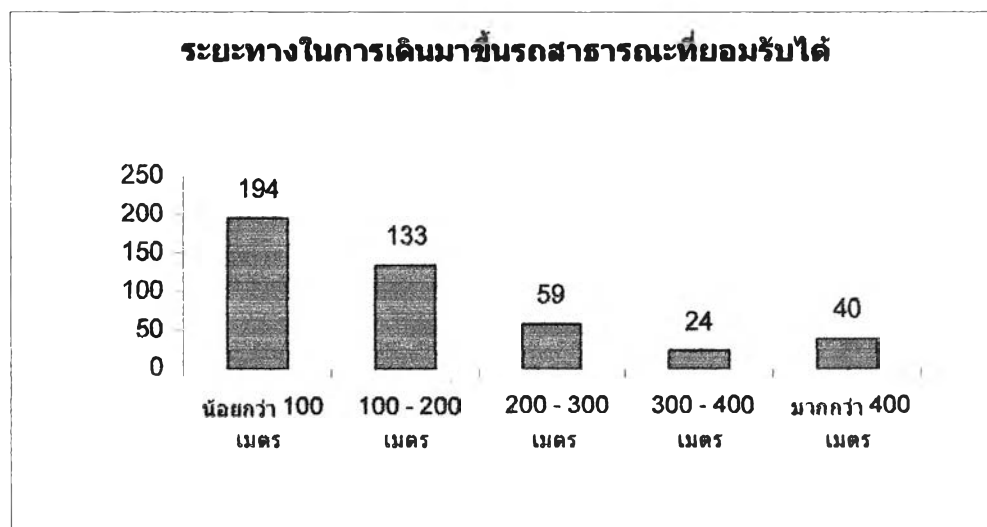
ตาราง 5.46 ความคิดเห็นเกี่ยวกับระยะทางในการเดินมาขึ้นรถสาธารณะที่ยอมรับได้

ลำดับ	ระยะทางในการเดินมาขึ้นรถสาธารณะที่ยอมรับได้	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	น้อยกว่า 100 เมตร	194	43.1
2	100 – 200 เมตร	133	29.6
3	200 – 300 เมตร	59	13.1
4	300 – 400 เมตร	24	5.3
5	มากกว่า 400 เมตร	40	8.9
รวม		450	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ความคิดเห็นเกี่ยวกับระยะทางในการเดินมาขึ้นรถสาธารณะที่ยอมรับได้ของกลุ่มตัวอย่างพบว่าระยะทางในการเดินมาขึ้นรถสาธารณะควรน้อยกว่า 100 เมตรร้อยละ 43.1 รองลงมาคือควรอยู่ระหว่าง 100 – 200 เมตรร้อยละ 29.6 และควรอยู่ระหว่าง 200 – 300 เมตรร้อยละ 13.1

แผนภูมิที่ 5.40 ความคิดเห็นเกี่ยวกับระยะทางในการเดินมาขึ้นรถสาธารณะที่ยอมรับได้



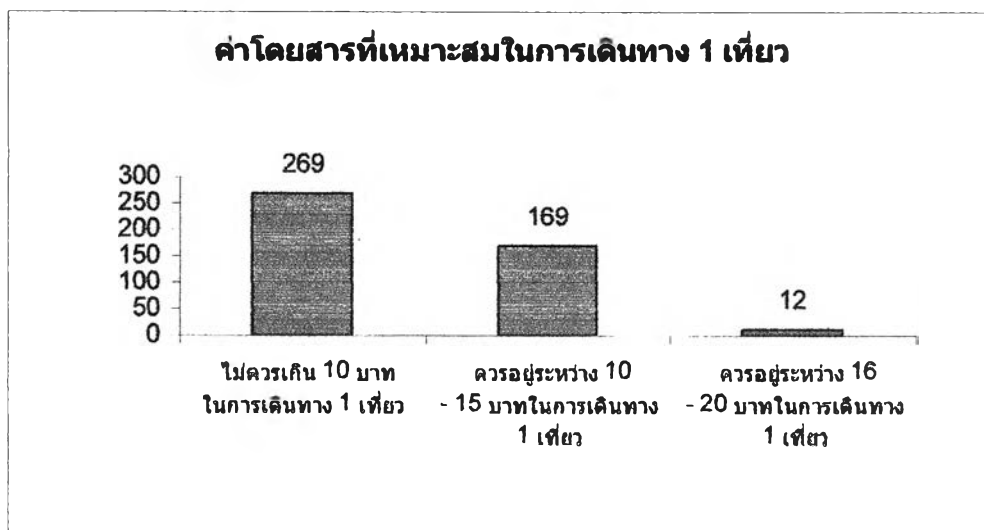
ตาราง 5.47 ความคิดเห็นเกี่ยวกับค่าโดยสารที่เหมาะสมในการเดินทาง 1 เที่ยว

ลำดับ	ค่าโดยสารที่เหมาะสมในการเดินทาง 1 เที่ยว	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	ไม่ควรเกิน 10 บาทในการเดินทาง 1 เที่ยว	269	59.8
2	ควรอยู่ระหว่าง 10 - 15 บาทในการเดินทาง 1 เที่ยว	169	37.6
3	ควรอยู่ระหว่าง 16 - 20 บาทในการเดินทาง 1 เที่ยว	12	2.7
รวม		450	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ค่าโดยสารที่เหมาะสมในการเดินทาง 1 เที่ยวของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ไม่ควรเกิน 10 บาทในการเดินทาง 1 เที่ยวร้อยละ 59.8 ควรอยู่ระหว่าง 10 - 15 บาทในการเดินทาง 1 เที่ยวร้อยละ 37.6 และควรอยู่ระหว่าง 16 - 20 บาทในการเดินทาง 1 เที่ยว ร้อยละ 2.7 ตามลำดับ

แผนภูมิที่ 5.41 ความคิดเห็นเกี่ยวกับค่าโดยสารที่เหมาะสมในการเดินทาง 1 เที่ยว



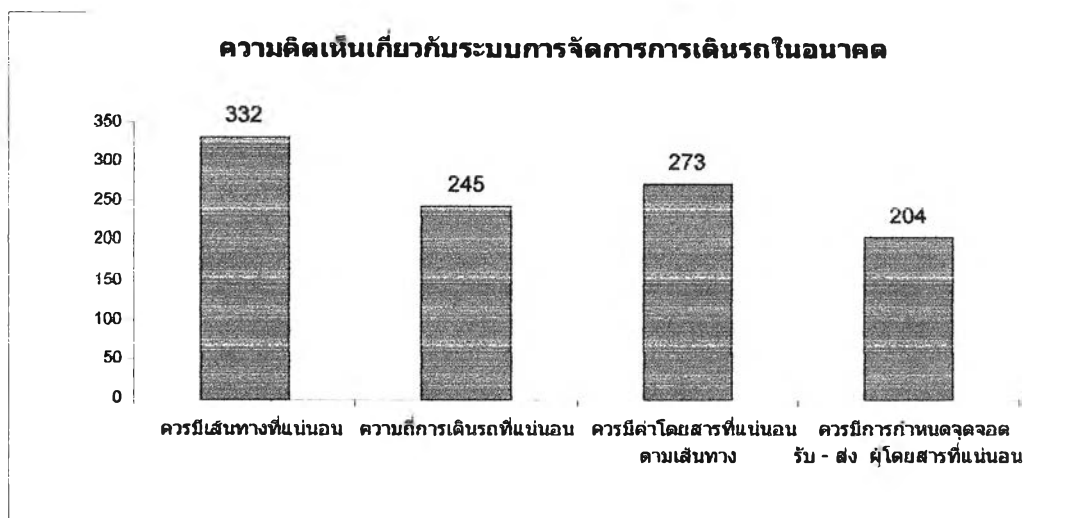
ตาราง 5.48 ความคิดเห็นเกี่ยวกับระบบการจัดการการเดินรถในอนาคต

ความคิดเห็นเกี่ยวกับระบบการจัดการการเดินรถในอนาคต		จำนวน (ราย)	ร้อยละ	
มีเส้นทางเดินรถที่แน่นอน	ควรมี	332	73.8	31.5
	ไม่ควรมี	118	26.2	
มีความถี่ในการเดินรถที่แน่นอน	ควรมี	245	54.4	23.3
	ไม่ควรมี	205	45.6	
มีค่าโดยสารที่แน่นอนตามเส้นทาง	ควรมี	273	60.7	25.9
	ไม่ควรมี	177	39.3	
มีการกำหนดจุดจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารที่แน่นอน	ควรมี	204	45.3	19.3
	ไม่ควรมี	246	54.7	
รวม		450	100.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ความคิดเห็นเกี่ยวกับระบบการจัดการการเดินรถในอนาคตของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า เมื่อเปรียบเทียบกับระบบการจัดการเดินรถทั้ง 4 รูปแบบข้างต้นนั้น กลุ่มตัวอย่างต้องการมีเส้นทางเดินรถที่แน่นอนมากที่สุดร้อยละ 31.5 รองลงมาคือมีค่าโดยสารที่แน่นอนตามเส้นทางร้อยละ 25.9 มีความถี่ในการเดินรถที่แน่นอนร้อยละ 23.3 และมีการกำหนดจุดจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารที่แน่นอนร้อยละ 19.3

แผนภูมิที่ 5.42 ความคิดเห็นเกี่ยวกับระบบการจัดการการเดินทางในอนาคต



5.3 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

5.3.1) ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านข้อมูลประชากร เศรษฐกิจ สังคม กับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทาง

เป็นการวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ของตัวแปรด้านข้อมูลประชากร เศรษฐกิจ สังคม กับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทาง ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในลักษณะต่างๆ ดังนี้

- (1) ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- (2) เพศกับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- (3) อายุกับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- (4) ระดับการศึกษากับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- (5) รายได้เฉลี่ยกับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- (6) อาชีพกับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

(1) ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตารางที่ 5.49 ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ที่อยู่อาศัย และการเลือกใช้นานพาหนะเดินทาง	อยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	อยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ในจังหวัดเชียงใหม่)	จังหวัดอื่น	รวม
ใช้รถส่วนตัว	180	176	40	396
ใช้รถโดยสารสาธารณะ	16	32	6	54
รวม	196	208	46	450

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากตารางความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า จากการสอบถามประชาชนจำนวน 450 คน ส่วนใหญ่เดินทางโดยอาศัยรถส่วนบุคคลเป็นประจำ ถึง 396 คน และใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางเพียง 54 คน ตามลำดับ

ตารางที่ 5.50 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ที่อยู่อาศัย และการเลือกใช้นานพาหนะเดินทาง	อยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	อยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ในจังหวัดเชียงใหม่)	จังหวัดอื่น
ใช้รถส่วนตัว	91.8	84.6	87.0
ใช้รถโดยสารสาธารณะ	8.2	15.4	13.0
รวม	100.0	100.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

เมื่อพิจารณาผู้ตอบแบบสอบถามที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ผู้ที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่(ในเขต จ. เชียงใหม่) และผู้ที่อาศัยอยู่ในจังหวัดอื่น พบว่าทั้งหมดนิยมเดินทางโดยรถส่วนบุคคลมากกว่ารถโดยสารสาธารณะ โดยผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่จะมีการใช้รถส่วนบุคคลสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 91.8 รองลงมาคือผู้ที่อาศัยอยู่ในจังหวัดอื่น ร้อยละ 87.0 และผู้ที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่(ในเขต จ. เชียงใหม่) ร้อยละ 84.6 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ที่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่และจังหวัดอื่น มีสัดส่วนการใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางในเขตเมืองมากกว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่เล็กน้อย

(2) เพศกับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตารางที่ 5.51 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

เพศ และการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทาง	ชาย	หญิง	รวม
ใช้รถส่วนตัว	202	194	396
ใช้รถโดยสารสาธารณะ	10	44	54
รวม	212	238	450

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากตารางความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่นิยมเดินทางโดยอาศัยรถส่วนบุคคลจำนวนถึง 396 คน เป็นเพศชายจำนวน 202 คน และเพศหญิงจำนวน 194 คน

ตารางที่ 5.52 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการเลือกใช้นานพาหนะเดินทาง
ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

เพศ และการเลือกใช้นานพาหนะเดินทาง	ชาย	หญิง
ใช้รถส่วนตัว	95.3	81.5
ใช้รถโดยสารสาธารณะ	4.7	18.5
รวม	100.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

เมื่อพิจารณาสัดส่วนการเลือกใช้นานพาหนะเดินทาง พบว่า เพศชาย นิยมใช้รถส่วนตัวถึงร้อยละ 95.3 และใช้รถโดยสารสาธารณะเพียงร้อยละ 4.7 ส่วนเพศหญิงจะมีสัดส่วนการใช้รถโดยสารสาธารณะมากกว่าเพศชาย คือ ร้อยละ 18.5 และมีการใช้รถส่วนตัวร้อยละ 81.5

(3) อายุกับการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตารางที่ 5.53 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

อายุ และการเลือกใช้นานพาหนะเดินทาง	0 – 10 ปี	11 – 20 ปี	21 – 30 ปี	31 – 40 ปี	41 – 50 ปี	51 – 60 ปี	60 ปี ขึ้นไป	รวม
ใช้รถส่วนตัว	2	116	149	78	36	12	3	396
ใช้รถโดยสารสาธารณะ	0	30	17	5	2	0	0	54
รวม	2	146	166	83	38	12	3	450

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม กับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่เดินทางโดยอาศัยรถส่วนบุคคล โดยมีสัดส่วนของประชากรในช่วงอายุ 0-10 ปี และช่วงอายุ 51 ปีขึ้นไปมากที่สุด คือร้อยละ 100 ส่วนประชากรในช่วงอายุ 41-50 ปี และ 31-40 ปี จะมีการเดินทางโดยใช้รถส่วนบุคคลรองลงมา ในอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 94.7 และ 94.0 ส่วนผู้ที่อยู่ในช่วงอายุ 11-20 ปี และ 21-30 ปี จะมีสัดส่วนการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะมากที่สุด คือร้อยละ 20.5 และ 10.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.54 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

อายุ และการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทาง	0 - 10 ปี	11 - 20 ปี	21 - 30 ปี	31 - 40 ปี	41 - 50 ปี	51 - 60 ปี	60 ปีขึ้นไป
ใช้รถส่วนตัว	100.0	79.5	89.8	94.0	94.7	100.0	100.0
ใช้รถโดยสารสาธารณะ	0.0	20.5	10.2	6.0	5.3	0.0	0.0
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

(4) ระดับการศึกษากับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทาง

ตารางที่ 5.55 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ระดับการศึกษา และการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทาง	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษาตอนต้น	มัธยมศึกษาตอนปลายหรือปวช.	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า	สูงกว่าระดับปริญญาตรี	รวม
ใช้รถส่วนตัว	15	77	87	51	155	11	396
ใช้รถโดยสารสาธารณะ	2	9	13	5	25	0	54
รวม	17	86	100	56	180	11	450

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

เมื่อพิจารณาระดับการศึกษากับการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนคร เชียงใหม่ พบว่า ระดับการศึกษาไม่มีผลต่อการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนคร เชียงใหม่มากนัก โดยผู้ที่จบการศึกษาในแต่ละระดับจะมีการใช้รถส่วนตัวมากในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน

ตารางที่ 5.56 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ระดับการศึกษาและการเลือกใช้นานพาหนะเดินทาง	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษาตอนต้น	มัธยมศึกษาตอนปลายหรือปวช.	อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า	สูงกว่าระดับปริญญาตรี
ใช้รถส่วนตัว	88.2	89.5	87.0	91.1	86.1	100.0
ใช้รถโดยสารสาธารณะ	11.8	10.5	13.0	8.9	13.9	0.0
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

(5) รายได้เฉลี่ยกับการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตารางที่ 5.57 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยกับการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

รายได้และการเลือกใช้นานพาหนะเดินทาง	ต่ำกว่า 3,000 บาท	3,001 – 5,000 บาท	5,001 – 10,000 บาท	10,001 – 15,000 บาท	15,001 – 20,000 บาท	20,001 – 30,000 บาท	30,001 บาทขึ้นไป	รวม
ใช้รถส่วนตัว	62	76	112	91	24	27	4	396
ใช้รถโดยสารสาธารณะ	7	16	27	4	0	0	0	54
รวม	69	92	139	95	24	27	4	450

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

เมื่อเปรียบเทียบระดับรายได้เฉลี่ยกับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนคร เชียงใหม่ พบว่า ผู้ที่มีรายได้ 10,000 บาทขึ้นไปจะนิยมใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทางมากกว่า ร้อยละ 90 ส่วนผู้ที่มีรายได้น้อยกว่า 10,000 บาท จะเดินทางโดยอาศัยรถโดยสารสาธารณะ มากกว่าผู้ที่มีรายได้สูง

ตารางที่ 5.58 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยกับการเลือกใช้ยานพาหนะ เดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

รายได้และการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทาง	ต่ำกว่า 3,000 บาท	3,001 – 5,000 บาท	5,001 – 10,000 บาท	10,001 – 15,000 บาท	15,001 – 20,000 บาท	20,001 – 30,000 บาท	30,001 บาทขึ้นไป
ใช้รถส่วนตัว	89.9	82.6	80.6	95.8	100.0	100.0	100.0
ใช้รถโดยสารสาธารณะ	10.1	17.4	19.4	4.2	0.0	0.0	0.0
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

(6) อาชีพกับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตารางที่ 5.59 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

อาชีพ และการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทาง	ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน	นักเรียน/นักศึกษา	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	ลูกจ้าง/พนักงานบริษัท	นายจ้าง	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	อื่นๆ	รวม
ใช้รถส่วนตัว	13	131	77	115	2	37	21	396
ใช้รถโดยสารสาธารณะ	1	32	6	11	0	2	2	54
รวม	14	163	83	126	2	39	23	450

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

เมื่อพิจารณาอาชีพกับการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา จะมีการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะมากที่สุด คือร้อยละ 19.6 รองลงมาคือ ส่วนผู้ที่มีอาชีพลูกจ้าง/พนักงานบริษัทเอกชน, อื่นๆ ,ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ, ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน และค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ตามลำดับในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 8.7, 8.7, 7.2, 7.1 และ 5.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.60 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

อาชีพ และการเลือกใช้นานพาหนะเดินทาง	ไม่ได้ทำงาน/แม่บ้าน	นักเรียน/นักศึกษา	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	ลูกจ้าง/พนักงานบริษัท	นายจ้าง	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	อื่นๆ
ใช้รถส่วนตัว	92.9	80.4	92.8	91.3	100.0	94.9	91.3
ใช้รถโดยสารสาธารณะ	7.1	19.6	7.2	8.7	0.0	5.1	8.7
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

5.3.2) ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

เป็นการวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ของที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในลักษณะต่างๆดังนี้

- (1) ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- (2) ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับวัตถุประสงค์ของการเดินทางโดยรถสองแถวในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- (3) ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความถี่ในการใช้บริการรถสองแถวแดงในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- (4) ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความคิดเห็นในการเลือกใช้นานพาหนะเดินทางหลังมีการจัดระบบรถประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- (5) ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความคิดเห็นในเรื่องจำนวนเที่ยวรถต่อรถที่ยอมรับได้หลังมีการจัดระบบรถประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

(1) ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตารางที่ 5.61 ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ที่อยู่อาศัย และวัตถุประสงค์การเดินทาง	อยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	อยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ใน จ. เชียงใหม่)	จังหวัดอื่น	รวม
ทำงาน	86	105	30	221
จับจ่ายซื้อสินค้า	12	23	9	44
เรียนหนังสือ	95	72	5	172
อื่น ๆ	3	8	2	13
รวม	196	208	46	450

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า ผู้ที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ส่วนใหญ่มีการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการเรียน และทำงานในอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 48.5 และ 43.9 ตามลำดับ ส่วนผู้ที่มีภูมิลำเนานอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่(ในเขต จ. เชียงใหม่)และผู้ที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดอื่น จะมีการเดินทางเพื่อเข้ามาทำงานมากที่สุด คือร้อยละ 50.5 และ 65.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.62 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ที่อยู่อาศัย และวัตถุประสงค์การเดินทาง	อยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	อยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ใน จ. เชียงใหม่)	จังหวัดอื่น
ทำงาน	43.9	50.5	65.2

จับจ่ายซื้อสินค้า	6.1	11.1	19.6
เรียนหนังสือ	48.5	34.6	10.9
อื่น ๆ	1.5	3.8	4.3
รวม	100.0	100.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

(2) ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางโดยสารรถสองแถวในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตารางที่ 5.63 ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางโดยสารรถสองแถวในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ที่อยู่อาศัย และวัตถุประสงค์การเดินทางโดยสารรถสองแถว	อยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	อยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ใน จ.เชียงใหม่)	จังหวัดอื่น	รวม
ทำงาน	30	26	8	64
จับจ่ายซื้อสินค้า	53	69	10	132
เรียนหนังสือ	45	42	12	99
อื่น ๆ	35	25	12	72
รวม	163	162	42	367

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางโดยสารรถสองแถวแดงในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า การเดินทางโดยสารรถสองแถวแดงส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อจับจ่ายซื้อสินค้ามากที่สุด และเป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำงานเป็นสัดส่วนที่น้อยที่สุด

เมื่อพิจารณาจากที่อยู่อาศัยพบว่า ผู้ที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่และผู้ที่มีภูมิลำเนานอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่(ในเขต จ.เชียงใหม่)ส่วนใหญ่มีการเดินทางโดยสารรถสอง

แถวแดงเพื่อวัตถุประสงค์ในการจับจ่ายซื้อสินค้ามากที่สุด ร้อยละ 32.5 และ 42.6 ส่วนผู้ที่มิ
ภูมิลำเนาในจังหวัดอื่นจะมีการเดินทางเข้ามาเพื่อวัตถุประสงค์ในการเรียน, วัตถุประสงค์อื่นๆ (เพื่อ
ต่อรถไปยังปลายทาง ท่องเที่ยว ฯลฯ) และวัตถุประสงค์ในการจับจ่ายซื้อสินค้าเป็นจำนวน
ใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 28.6, 28.6 และ 23.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.64 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับ
วัตถุประสงค์ของการเดินทางโดยรถสองแถวในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ที่อยู่อาศัย และวัตถุประสงค์ การเดินทางโดยรถสองแถว	อยู่ในเขตเทศบาล นครเชียงใหม่	อยู่นอกเขตเทศบาล นครเชียงใหม่ (ใน จ.เชียงใหม่)	จังหวัดอื่น
ทำงาน	18.4	16.0	19.0
จับจ่ายซื้อสินค้า	32.5	42.6	23.8
เรียนหนังสือ	27.6	25.9	28.6
อื่นๆ	21.5	15.4	28.6
รวม	100.0	100.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

(3) ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความถี่ในการใช้บริการรถสองแถวแดง
ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตารางที่ 5.65 ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความถี่ในการ
ใช้บริการรถสองแถวแดงในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ที่อยู่อาศัย และความถี่ในการ เดินทางโดยรถสองแถว	อยู่ในเขตเทศบาล นครเชียงใหม่	อยู่นอกเขตเทศบาล นครเชียงใหม่ (ใน จ.เชียงใหม่)	จังหวัดอื่น	รวม
ทุกวัน	29	20	8	57
3-4 วัน/สัปดาห์	38	29	6	73
1 วัน/สัปดาห์	13	20	1	34

2 – 3 วัน/เดือน	9	10	3	22
หลายเดือน/ครั้ง	74	83	24	181
รวม	163	162	42	367

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความถี่ในการใช้บริการรถสองแถวแดงในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าผู้ที่อยู่อาศัยทั้งในเขตและนอกเขตเทศบาลส่วนใหญ่ขึ้นรถสองแถวหลายเดือน/ครั้งมากที่สุด เป็นจำนวนถึง 181 คน จากผู้ที่ใช้บริการรถสองแถวจำนวน 367 คน โดยผู้ที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ส่วนใหญ่มีความถี่ในการเดินทางโดยรถสองแถวหลายเดือน/ครั้งมากที่สุด ร้อยละ 45.4 รองลงมาคือ 3-4 วัน/สัปดาห์ ร้อยละ 23.3 เช่นเดียวกับผู้ที่มีภูมิลำเนานอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่(ในจ.เชียงใหม่) จะมีความถี่ในการใช้รถสองแถวมากที่สุด คือร้อยละ 51.2 และ 3-4 วัน/สัปดาห์ ร้อยละ 17.9 ส่วนผู้ที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดอื่น มีความถี่ในการใช้รถสองแถวแดงหลายเดือน/ครั้งมากที่สุด ร้อยละ 57.1 รองลงมาคือใช้ทุกวันร้อยละ 19.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.66 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความถี่ในการใช้บริการรถสองแถวแดงในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ที่อยู่อาศัย และความถี่ในการเดินทางโดยรถสองแถว	อยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	อยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ในจ.เชียงใหม่)	จังหวัดอื่น
ทุกวัน	17.8	12.3	19.0
3-4 วัน/สัปดาห์	23.3	17.9	14.3
1 วัน/สัปดาห์	8.0	12.3	2.4
2 – 3 วัน/เดือน	5.5	6.2	7.1
หลายเดือน/ครั้ง	45.4	51.2	57.1
รวม	100.0	100.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

(4) ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความคิดเห็นในการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางหลังมีการจัดระบบรถประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตารางที่ 5.67 ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความคิดเห็นในการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางหลังมีการจัดระบบรถประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ที่อยู่อาศัย และการเลือกใช้ยานพาหนะหลังมีโครงการ	อยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	อยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ใน จ. เชียงใหม่)	จังหวัดอื่น	รวม
เลือกใช้รถส่วนตัว	68	61	8	137
เลือกใช้รถขนส่งสาธารณะ	108	127	33	268
เลือกใช้รถรับจ้างไม่ประจำทาง	18	19	5	42
อื่นๆ	2	1	0	3
รวม	196	208	46	450

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความคิดเห็นในการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางหลังมีการจัดระบบรถประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าส่วนใหญ่เลือกใช้รถขนส่งสาธารณะถึง 268 คน จากผู้ตอบแบบสอบถาม 450 คน โดยผู้ที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดอื่นเลือกใช้รถขนส่งสาธารณะมากที่สุดถึงร้อยละ 71.7 รองลงมาคือผู้ที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่(ในจ.เชียงใหม่) เลือกใช้รถขนส่งสาธารณะร้อยละ 61.1 และผู้ที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่เลือกใช้รถขนส่งสาธารณะร้อยละ 55.1 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาการเลือกรถส่วนตัว พบว่าหากมีการจัดระบบรถประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ผู้ที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่(ในเขต อ.เมือง) และผู้ที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ยังคงจะเลือกรถส่วนตัวมากที่สุดเป็นจำนวนใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 35.6 และ 34.7 รองลงมาคือผู้ที่มีภูมิลำเนาในอำเภออื่นๆของจังหวัดเชียงใหม่เลือกรถส่วนตัวร้อยละ 26.8 และผู้ที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดอื่นเลือกรถส่วนตัวร้อยละ 17.4 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.68 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความคิดเห็นในการเลือกใช้นานพาทะเลเดินทางหลังมีการจัดระบบรถประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ที่อยู่อาศัย และการเลือกใช้นานพาทะเลหลังมีโครงการ	อยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	อยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ในจ.เชียงใหม่)	จังหวัดอื่น
เลือกใช้รถส่วนตัว	34.7	29.3	17.4
เลือกใช้รถขนส่งสาธารณะ	55.1	61.1	71.7
เลือกใช้รถรับจ้างไม่ประจำทาง	9.2	9.1	10.9
อื่นๆ	1.0	0.5	0.0
รวม	100.0	100.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

(5) ที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความคิดเห็นในเรื่องจำนวนเที่ยวการต่อรถที่ยอมรับได้หลังมีการจัดระบบรถประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตารางที่ 5.69 ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความคิดเห็นในเรื่องจำนวนเที่ยวการต่อรถที่ยอมรับได้หลังมีการจัดระบบรถประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ที่อยู่อาศัย และจำนวนเที่ยวการต่อรถที่เหมาะสม	อยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	อยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ในจ.เชียงใหม่)	จังหวัดอื่น	รวม
ควรนั่งรถต่อเดียวถึงที่หมายในการเดินทาง 1 เที่ยว	113	142	35	290
ยอมให้มีการต่อรถได้ 1 ครั้ง	53	57	10	120
ยอมให้มีการต่อรถได้ 2 ครั้ง	24	9	1	34

ยอมให้มีการต่อรถได้ มากกว่า 2 ครั้ง	6	0	0	6
รวม	196	208	46	450

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความคิดเห็นในเรื่องจำนวนเที่ยวการต่อรถที่ยอมรับได้หลังมีการจัดระบบรถประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่ต้องการนั่งรถต่อเดียวถึงที่หมายในการเดินทาง 1 เที่ยว เป็นจำนวนถึง 290 คน จากผู้ตอบแบบสอบถาม 450 คน โดยผู้ที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดอื่น เห็นว่าควรนั่งรถต่อเดียวถึงที่หมายในการเดินทาง 1 เที่ยว ถึงร้อยละ 76.1 รองลงมาคือผู้ที่มีภูมิลำเนานอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่(ในจ.เชียงใหม่) เห็นว่าควรนั่งรถต่อเดียวถึงที่หมายในการเดินทาง 1 เที่ยว ร้อยละ 68.3 และผู้ที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่เห็นว่าการนั่งรถต่อเดียวถึงที่หมายในการเดินทาง 1 เที่ยว ร้อยละ 57.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.70 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถาม กับความคิดเห็นในเรื่องจำนวนเที่ยวการต่อรถที่ยอมรับได้หลังมีการจัดระบบรถประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ที่อยู่อาศัย และจำนวนเที่ยว การต่อรถที่เหมาะสม	อยู่ในเขตเทศบาล นครเชียงใหม่	อยู่นอกเขตเทศบาล นครเชียงใหม่ (ใน จ.เชียงใหม่)	จังหวัดอื่น
ควรนั่งรถต่อเดียวถึงที่หมายใน การเดินทาง 1 เที่ยว	57.7	68.3	76.1
ยอมให้มีการต่อรถได้ 1 ครั้ง	27.0	27.4	21.7
ยอมให้มีการต่อรถได้ 2 ครั้ง	12.2	4.3	2.2
ยอมให้มีการต่อรถได้ มากกว่า 2 ครั้ง	3.1	0.0	0.0
รวม	100.0	100.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

5.3.3) ความสัมพันธ์ระหว่างการเดินทางกับการใช้พื้นที่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

เป็นการวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ของลักษณะการเดินทาง ที่สัมพันธ์กับพื้นที่สัญจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในลักษณะต่างๆดังนี้

- (1) ปลายทางกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- (2) การเลือกใช้นานพาหนะเดินทางก่อนขึ้นรถสองแถว กับต้นทางของการขึ้นรถสองแถว
- (3) ช่วงเวลากับปลายทางของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- (4) ระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถสองแถวกับต้นทางของการขึ้นรถสองแถว
- (5) ระยะเวลาในการคอยรถสองแถวกับต้นทางของการขึ้นรถสองแถว

(1) ปลายทางกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตารางที่ 5.71 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างปลายทางกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

โซน วัตถุประสงค์	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
ทำงาน	0.9	0.9	1.8	1.4	1.5	1.5	2.2	0.0	0.5	2.3	2.6	0.5	2.3	3.3	3.2	0.6	0.5	3.2	2.6	2.3	2.4	2.3	0.5	1.2	1.8	1.8	2.5	2.2	4.1	0.5	1.9
จับจ่ายซื้อสินค้า	0.0	0.0	0.0	2.1	0.0	0.0	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2	0.0	0.0	0.0	2.3	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	0.0	3.4	0.0	0.0	20.7	3.5	0.0
เรียนหนังสือ	2.9	5.2	7.2	0.0	0.0	1.2	3.6	0.6	3.6	0.8	1.7	3.5	0.0	3.2	1.7	1.2	1.2	1.2	1.2	2.1	2.3	9.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.6
อื่นๆ *	0.2	0.0	1.2	1.4	1.6	0.0	3.0	2.1	0.0	2.4	0.0	0.0	0.0	1.3	0.0	1.6	0.0	3.0	0.0	2.1	0.0	2.0	2.1	0.0	0.0	1.3	0.0	1.5	16.1	0.0	0.0

โซน วัตถุประสงค์	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	รวม
ทำงาน	2.2	1.5	2.3	2.1	1.8	2.5	2.3	2.6	1.4	2.3	2.7	0.5	1.9	0.9	0.9	1.4	0.5	0.5	0.0	2.2	0.9	0.5	1.4	0.9	0.9	0.5	2.3	0.5	2.6	1.4	0.9	100.0
จับจ่ายซื้อสินค้า	0.0	3.3	9.0	6.8	0.0	3.2	0.0	18.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
เรียนหนังสือ	0.0	0.0	5.2	1.2	2.1	0.0	0.6	2.4	0.0	6.5	0.0	0.0	0.0	3.4	0.0	4.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	0.0	2.4	1.2	0.0	12.8	1.7	1.7	0.6	0.6	100.0
อื่นๆ *	0.6	1.1	0.0	0.0	0.0	2.2	0.0	12.6	2.6	2.4	1.5	7.7	1.6	1.6	1.4	0.0	3.1	0.0	0.0	0.0	2.1	0.0	0.0	0.0	0.9	2.1	1.5	0.0	1.3	0.0	0.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากการศึกษาพบว่า ปลายทางของการเดินทางเข้ามาทำงานในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในแต่ละโซนมีค่าไม่แตกต่างกันมากนัก ส่วนใหญ่จะกระจายอยู่โดยทั่วไปในพื้นที่เขตเมือง พบมากที่สุดคือมีปลายทางอยู่บริเวณโซน 29 หรือบริเวณตลาดวโรรส คิดเป็นร้อยละ 4.1 ของการเดินทางทั้งหมด รองลงมาคือโซน 14 บริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดสวนแก้วร้อยละ 3.3 โซน 15 บริเวณโรงพยาบาลสวนดอก และโซน 18 บริเวณทิศตะวันตกของถนนช้างเผือก มีสัดส่วนเท่ากันคือ ร้อยละ 3.2 ตามลำดับ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งงานมีการใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมเป็นหลัก เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานที่สำคัญที่ก่อให้เกิดการจ้างงานเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีการเดินทางเข้ามาทำงานในโซนอื่นๆกระจายอยู่ทั่วไป เช่น โซน 11 บริเวณถนนราชมรรคา โซน 19 บริเวณทิศเหนือของถนนมณีนพรัตน์ โซน 27 บริเวณถนนชัยศรีภูมิ โซน 39 บริเวณบริษัทนิคมพานิชและห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า และโซน 42 บริเวณทิศใต้ของถนนสุเทพเป็นต้น

ปลายทางการเดินทางเข้ามาจับจ่ายซื้อขายสินค้าในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่ามีปลายทางอยู่บริเวณห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ และตลาดที่สำคัญ พบมากที่สุดคือมีปลายทางอยู่บริเวณโซน 14 บริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดสวนแก้ว คิดเป็นร้อยละ 29.2 ของการเดินทางทั้งหมด รองลงมาคือโซน 29 บริเวณตลาดวโรรส ร้อยละ 20.7 และโซน 39 บริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่าร้อยละ 18.2 ตามลำดับ

ปลายทางการเดินทางเข้ามาเรียนหนังสือในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าปลายทางจะกระจายอยู่ตามมหาวิทยาลัย วิทยาลัย และโรงเรียนขนาดใหญ่ ได้แก่บริเวณโซน 58 หรือมหาวิทยาลัยเชียงใหม่มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 12.6 ของการเดินทางทั้งหมด รองลงมาคือโซน 22 หรือสถาบันราชภัฏเชียงใหม่ ร้อยละ 9.5 และโซน 3 โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย ร้อยละ 7.2 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีการเดินทางเข้ามาเรียนหนังสือในโซนอื่นๆกระจายอยู่ทั่วไป เช่น โซน 2 บริเวณวิทยาลัยอาชีวศึกษา และวิทยาลัยเทคนิคเชียงใหม่ โซน 34 บริเวณถนนช้างคลานได้แก่ ร.ร. เรยีนาเซลิ่ววิทยาลัย ร.ร.พระหฤทัย ร.ร.มงฟอร์ตฯ และร.ร. ไชยโรจน์ฯ โซน 47 โรงเรียนดาราวิทยาลัย และโซน 45 โรงเรียนปรินส์รอยฯ เป็นต้น

ส่วนปลายทางการเดินทางของวัตถุประสงค์อื่นๆ (ได้แก่ ต่อรถไปยังปลายทาง, ติดต่อธุรกิจ, ขายสินค้า, มาเที่ยวสถานบันเทิง, ดูหนัง, พบเพื่อน, พบญาติ, มาโรงพยาบาล, รับประทานอาหาร, ออกกำลังกาย)ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่ามีปลายทางอยู่บริเวณโซน 29 หรือบริเวณตลาดวโรรสมากที่สุด เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นท่ารถที่เชื่อมต่อการเดินทางไปยังอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง คิดเป็นร้อยละ 16.1 ของการเดินทางทั้งหมด รองลงมาคือโซน 14 บริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดสวนแก้ว ร้อยละ 15.3 และโซน 39 ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า ร้อยละ 12.6 ตามลำดับ

(2) การเลือกให้ยานพาหนะเดินทางก่อนขึ้นรถสองแถว กับต้นทางของการขึ้นรถสองแถว
 ตารางที่ 5.72 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกให้ยานพาหนะเดินทางก่อนขึ้นรถ
 สองแถว กับต้นทางของการขึ้นรถสองแถว

ถนน	คิวว่างมือ	คิวขาออก	คิวขาเข้า	ถนนบ้านกล้วย	ถนนศาลายา	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท
เดิน	0.0	0.5	0.5	2.9	0.0	1.0	1.9	1.4	0.6	1.4	2.4	0.5	1.9	3.4	0.0	0.5	1.9	1.4	1.4
รถยนต์ส่วนบุคคล	0.0	0.0	0.0	3.4	0.0	3.4	18.8	0.0	0.0	6.9	0.0	0.0	3.4	3.4	3.4	0.0	6.9	6.9	3.4
รถจักรยานยนต์	7.0	1.8	0.0	3.5	1.8	0.0	0.0	1.8	0.0	1.8	7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.5	3.5	3.5	7.0
จักรยาน	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
รถขนส่งประจำทาง	0.0	4.7	0.0	4.7	0.0	8.0	1.6	0.0	0.0	3.1	4.7	0.0	5.3	4.7	1.6	1.6	5.3	1.6	4.7
นั่งตุ๊กตา-สามล้อ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
อื่นๆ*	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

ถนน	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท
เดิน	4.3	0.5	1.0	0.0	1.4	0.6	1.0	1.0	1.9	0.5	1.4	1.0	1.0	2.4	1.0	2.4	1.0	2.4	1.0
รถยนต์ส่วนบุคคล	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.4	0.0	0.0	3.4
รถจักรยานยนต์	0.0	0.0	5.3	1.8	0.0	0.0	0.0	1.8	0.0	0.0	3.5	0.0	0.0	1.8	1.8	1.8	3.5	0.0	1.8
จักรยาน	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
รถขนส่งประจำทาง	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.1
นั่งตุ๊กตา-สามล้อ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
อื่นๆ*	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากการสำรวจพบว่า การเดินทางที่กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้ก่อนมาขึ้นรถสองแถวแดงมากที่สุดคือการเดิน ซึ่งเป็นการเดินก่อนมาขึ้นรถสองแถวบริเวณถนนสุขุมวิท และถนนห้วยแก้วมากที่สุด ร้อยละ 9.2 รองลงมาคือถนนอ้อมเมือง ร้อยละ 7.7 และถนนท่าแพ ร้อยละ 6.3

รองลงมาคือการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางก่อนมาขึ้นรถสองแถว ซึ่งพบมากที่สุดบริเวณ ถนนท่าแพถึงร้อยละ 18.8 เนื่องจากเป็นการเดินทางโดยรถเมล์/รถประจำทางจากต่างอำเภอ/จังหวัด เข้ามายังเขตเทศบาลเช่นจากอำเภอสันกำแพง ดอยสะเก็ด สารภี และรถประจำทางจากจังหวัดลำพูนซึ่งผู้โดยสารมักนิยมลงรถบริเวณนี้เนื่องจากสามารถต่อรถสองแถวแดงได้สะดวก อันดับสองคือบริเวณคิวรถข้างเผือก และถนนไปรษณีย์เป็นสัดส่วนเท่ากันคือร้อยละ 7.8 เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นท่ารถโดยสารที่วิ่งมาจากอำเภอ แมริม สันทราย แม่แตง เชียงดาว สะเมิง เป็นต้น อันดับสามคือ ถนนวังสิงห์คำ(ท่ารถโดยสารที่วิ่งมาจากอำเภอด้านทิศเหนือและทิศตะวันออก) ถนนช่างหล่อ(ท่ารถโดยสารจากอำเภอทางทิศใต้เช่นอำเภอหางดง สันป่าตอง และจอมทอง) และ ถนนโชตนา (คิวรถข้างเผือก) คิดเป็นจำนวนเท่ากันคือร้อยละ 6.3

สำหรับการใช้รถจักรยานยนต์ก่อนการขึ้นรถสองแถวจะพบเห็นในบางพื้นที่ที่รถสองแถวแดงมีการเข้าถึงไม่สะดวก เช่นถนนสายซอยต่างๆ หรือบริเวณถนนรอบนอกที่อยู่ไกลออกไป พบ

มากที่สุดบริเวณถนนอ้อมเมือง และมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ จำนวนเท่ากันคือร้อยละ 8.8 นอกนั้น จะกระจายอยู่ทั่วไปบริเวณถนนสายหลักและสายรองที่เชื่อมต่อกับซอยต่างๆ ส่วนการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลก่อนมาขึ้นรถสองแถวจะไม่สามารถพบเห็นได้บ่อยนัก มีให้เห็นในบางเส้นทางเช่น ถนนเจริญเมืองร้อยละ 13.8 ถนนห้วยแก้ว และถนนโชตนาร้อยละ 10.3 เป็นต้น

การเดินทางโดยวิธีอื่นๆก่อนมาขึ้นรถสองแถวจะพบเห็นได้บริเวณมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ร้อยละ 50.0 ซึ่งเป็นการเดินทางโดยรถไฟฟ้าภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ของนักศึกษา โดยเฉพาะบริเวณหอพักนักศึกษาที่รถสองแถวผ่านน้อย รองลงมาคือถนนอ้อมเมืองร้อยละ 33.3 ถนนสุเทพร้อยละ 16.7 ซึ่งเป็นการเดินทางของทหารภายในค่ายกองบิน 41 โดยรถของค่ายทหาร เพื่อมาขึ้นรถสองแถวบริเวณถนนอ้อมเมืองและถนนสุเทพ นอกจากนี้ยังมีการใช้จักรยานในบางเส้นทางเช่นถนนแก้ววรัฐ ถนนเชียงใหม่-ลำพูน และถนนอ้อมเมือง เป็นจำนวนเท่ากัน และการนั่งรถนั่งรถตุ๊กตุ๊ก-สามล้อ บริเวณถนนโชตนา เป็นต้น

(3) ช่วงเวลาที่ปลายทางของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตารางที่ 5.73 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาที่ปลายทางของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

โซน วัตถุประสงค์	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
2.01 - 6.00 น.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
6.01 - 7.00 น.	3.2	3.2	6.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	0.0	3.2	0.0	6.5	3.2	0.0	3.2	3.7	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	0.0	3.2	0.0	3.2	0.0
7.01 - 8.00 น.	1.3	3.2	3.2	1.3	0.0	0.8	1.9	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	1.9	4.6	3.7	0.8	0.6	1.9	4.6	0.8	2.8	2.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.0	0.0	3.2	0.0	0.6	
8.01 - 9.00 น.	2.8	0.0	0.9	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	1.9	0.0	0.9	0.9	0.9	2.8	4.7	0.9	0.9	4.7	4.7	4.7	4.7	4.7	0.0	0.0	0.0	0.9	4.7	0.9	6.6	0.9	0.9	
9.01 - 12.00 น.	1.1	1.1	3.3	1.1	0.0	0.0	1.1	0.0	2.2	0.0	3.3	3.3	0.0	6.6	2.2	0.0	0.0	0.0	3.3	3.3	0.0	3.3	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0	4.4	0.0	1.1	
12.01 - 13.00 น.	0.0	0.0	0.0	3.6	0.0	0.0	3.6	0.0	3.6	0.0	3.6	3.6	0.0	7.2	3.6	3.6	0.0	3.6	3.6	3.6	0.0	3.6	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	0.0	0.0	3.6	3.6	0.0
13.01 - 14.00 น.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.1	3.1	0.0	3.1	3.1	0.0	0.0	6.3	0.0	3.1	0.0	3.1	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.1	0.0	0.0	0.0	3.1	0.0	3.1	
14.01 - 16.00 น.	9.3	2.3	3.2	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	2.3	0.0	2.3	0.0	2.3	7.0	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	4.7	0.0	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	2.3	
16.01 - 17.00 น.	1.5	1.5	2.9	1.5	0.0	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0	1.5	0.0	1.5	11.8	4.4	0.0	0.0	1.5	1.5	4.4	4.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	1.5	
17.01 - 18.00 น.	0.0	0.0	4.2	1.4	0.0	0.0	1.4	0.0	1.4	0.0	0.0	1.4	1.4	9.9	7.0	0.0	1.4	2.8	4.2	4.2	1.4	2.8	0.0	1.4	0.0	1.4	0.0	1.4	7.0	0.0	0.0	
18.01 - 20.00 น.	2.4	2.4	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4	0.0	4.9	2.4	7.3	0.0	0.0	0.0	4.9	4.9	2.4	7.3	4.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	0.0	
20.01 - 22.00 น.	6.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.6	0.0	6.6	0.0	6.6	0.0	13.2	0.0	13.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.6	0.0	0.0	
22.01 - 2.00 น.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	13.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	13.2	0.0	0.0	0.0	

ตารางที่ 5.73 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลากับปลายทางของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (ต่อ)

โซน วัตถุประสงค์	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	60	61	62	รวม
2.01 - 5.00 น.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
5.01 - 7.00 น.	0.0	0.0	0.2	0.0	3.2	3.2	0.0	0.0	0.0	3.2	3.2	0.0	0.0	3.2	3.2	6.6	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	0.0	3.2	0.0	0.0	3.2	3.2	0.0	0.0	0.0	100.0
7.01 - 8.00 น.	0.0	0.0	2.8	3.9	1.3	0.0	1.3	3.2	1.9	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.6	1.9	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.8	0.0	0.6	1.3	0.0	1.3	100.0	
8.01 - 9.00 น.	0.0	0.0	1.9	6.5	1.9	0.0	1.9	7.5	0.0	0.0	1.9	0.9	0.0	0.9	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.9	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.5	0.9	0.0	0.0	19.0	
9.01 - 12.00 น.	0.0	0.0	1.1	1.1	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	4.4	2.2	0.0	0.0	0.0	0.0	3.3	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	2.2	1.1	1.1	0.0	1.1	1.1	0.0	0.0	100.0
12.01 - 13.00 น.	0.0	3.6	3.6	0.0	0.0	0.0	3.6	0.0	0.0	3.6	3.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	0.0	0.0	100.0
13.01 - 14.00 น.	0.0	0.0	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.1	0.0	0.0	100.0	
14.01 - 16.00 น.	2.3	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	
16.01 - 17.00 น.	0.0	0.0	1.5	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	1.5	0.0	1.5	1.5	0.0	0.0	4.4	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	2.9	0.0	2.9	100.0	
17.01 - 18.00 น.	0.0	0.0	2.8	0.0	0.0	0.0	4.2	0.0	1.4	4.2	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	6.8	0.0	1.4	1.4	0.0	100.0
18.01 - 20.00 น.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4	2.4	2.4	2.4	0.0	100.0
20.01 - 22.00 น.	0.0	0.0	0.0	0.0	6.6	0.0	6.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.6	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
22.01 - 2.00 น.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากการสำรวจพบว่าโดยส่วนใหญ่ผู้คนจะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ช่วงเวลาเช้าประมาณ 7.00-9.00 น. มากที่สุด โดยที่เวลาดังกล่าวจะเป็นช่วงเวลาที่ผู้คนเดินทางเพื่อทำงาน และเรียนหนังสือ รองลงมาเป็นช่วงเวลา 9.01-12.00 น. และ 17.01-18.00 น. ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน

เมื่อพิจารณาในแต่ละช่วงเวลาจากตารางที่ 4.50 จะพบว่าในช่วงเวลา 2.01 - 5.00 น. มีการเดินทางมากที่สุดในโซนที่ 29 บริเวณตลาดวโรรสร้อยละ 40 เนื่องจากมีการจำหน่ายสินค้าตั้งแต่เวลาเช้ามีด เช่นอาหารและดอกไม้ต่างๆ รองลงมาคือโซน 35 บริเวณถนนช้างคลานและตำบลป่าแดด โซน 39 เซ็นทรัลแอร์พอร์ต บริษัทนิคมพาณิชย์และโซน 41 ร.ร.วัฒโนฯ หมูกระทะ ธนชาติ,อาคารพาณิชย์บริเวณถนนสุเทพ เป็นจำนวนเท่ากันคือ ร้อยละ 20 ตามลำดับ

ในช่วงเวลา 5.01-7.00 น. จะมีการเดินทางในโซนที่ 18 บริเวณทิศตะวันตกของถนนช้างเผือกมากที่สุด ร้อยละ 9.7 รองลงมาคือโซน 3 ร.ร.ยุพราชวิทยาลัย โซน14 เซ็นทรัลภาคสวนแก้ว โซน 29 ตลาดวโรรส และโซน 47 ร.ร.ดารา รพ.แมคคอร์มิค เป็นจำนวนเท่ากันคือ ร้อยละ 6.5 ตามลำดับ

ในช่วงเวลา 7.01-8.00 น. จะมีการเดินทางในโซนที่ 15 โซน 29 ตลาดวโรรส โซน 41 ร.ร.วัฒโนฯ, อาคารพาณิชย์บริเวณถนนสุเทพ และโซน 45 ร.ร.ปรินส์รอยฯ มากที่สุด ร้อยละ 7.7 รองลงมาคือโซน 3 ร.ร.ยุพราช และโซน 58 มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เป็นจำนวนเท่ากันคือ ร้อยละ 7.1 ตามลำดับ

ในช่วงเวลา 8.01 - 9.00 น. จะมีการเดินทางในโซนที่ 39 เซ็นทรัลแอร์พอร์ต บริษัทนิคมพาณิชย์ โซน 41 ร.ร.วัฒโนฯ,อาคารพาณิชย์บริเวณถนนสุเทพ และโซน 58 มากที่สุดจำนวนเท่ากันคือ ร้อยละ 7.5

ในช่วงเวลา 9.01 - 12.00 น. จะมีการเดินทางในโซนที่ 14 เซ็นทรัลภาคสวนแก้ว มากที่สุด ร้อยละ 15.4 รองลงมาคือโซน 29 ตลาดวโรรส ร้อยละ 14.3 โซน 39 เซ็นทรัลแอร์พอร์ต บริษัทนิคมพาณิชย์ และโซน 58 มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ร้อยละ 8.8 ตามลำดับ

ในช่วงเวลา 12.01 - 13.00 น. จะมีการเดินทางในโซนที่ 35 บริเวณถนนช้างคลานและตำบลป่าแดด โซน 39 เซ็นทรัลแอร์พอร์ตและบริษัทนิคมพาณิชย์ โซน 47 ร.ร.ดารา รพ.แมคคอร์มิค และโซน 58 มหาวิทยาลัยเชียงใหม่มากที่สุด ร้อยละ 5.1 รองลงมาคือโซน 14 เซ็นทรัลภาคสวนแก้ว ร้อยละ 7.9 ตามลำดับ

ในช่วงเวลา 13.01 - 14.00 น. จะมีการเดินทางในโซนที่ 35 บริเวณถนนช้างคลานและตำบลป่าแดด โซน 39 เซ็นทรัลแอร์พอร์ตและบริษัทนิคมพาณิชย์ มากที่สุด ร้อยละ 9.4 รองลงมาคือโซน14 เซ็นทรัลภาคสวนแก้ว โซน18บริเวณทิศตะวันตกของถนนช้างเผือก โซน19 คอมพิวเตอร์พลาซ่า , ICON Square, สหศรีภูมิเพลส ,ตลาดประตูช้างเผือก โซน 22 มหาวิทยาลัยราชภัฏ

เชียงใหม่ ไชน 41 ร.ร.วัฒโนฯ, หมูกระทะธนชาติ,อาคารพาณิชย์บริเวณถนนสุเทพ ไชน 47 ร.ร. ดารา รพ.แมคคอร์มิค ร้อยละ 6.3 ตามลำดับ

ในช่วงเวลา 14.01 - 16.00 น.จะมีการเดินทางในโซนที่ 1 บริเวณแจ้งหัวรินในเขตคูเมือง ไชน 7 ตลาดประตูเชียงใหม่และโซน 29 ตลาดวโรรสมากที่สุด ร้อยละ 9.3 รองลงมาคือโซน 14 เซ็นทรัลลาดสวนแก้วร้อยละ 7.0 และโซน 3 ร.ร.ยุพราชโซน 20 อาคารพาณิชย์ต่างๆ บริเวณถนน มณีนพรัตน์ ไชน 22 มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ไชน 35 บริเวณถนนช้างคลานและตำบลป่า แดด ไชน 39 เซ็นทรัลแอร์พอร์ตและบริษัทนิคมพาณิชย์ ไชน 58 มหาวิทยาลัยเชียงใหม่และโซน 60 สีแยกกรีนคำ ระหว่างถนนห้วยแก้วและถนนนิมมานเหมินท์ ร้อยละ 4.7

ในช่วงเวลา 16.01 - 17.00 น.จะมีการเดินทางในโซนที่ 29 ตลาดวโรรสมากที่สุด ร้อยละ 16.1 รองลงมาคือโซน 14 เซ็นทรัลลาดสวนแก้วโซน 58 มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ร้อยละ 11.8 และ โซน 39 เซ็นทรัลแอร์พอร์ตและบริษัทนิคมพาณิชย์ ร้อยละ 7.4 ตามลำดับ

ในช่วงเวลา 17.01 - 18.00 น.จะมีการเดินทางในโซนที่ 14 เซ็นทรัลลาดสวนแก้ว โซน 39 เซ็นทรัลแอร์พอร์ตและบริษัทนิคมพาณิชย์มากที่สุด ร้อยละ 9.9 รองลงมาคือโซน 15 โรงพยาบาล สวนดอกโซน 35 บริเวณถนนช้างคลานและตำบลป่าแดดร้อยละ 7.0 และโซน 19 คอมพิวเตอร์ พลาซ่า , ICON Square, สหศรีภูมิเพลส ,ตลาดประตูช้างเผือก ร้อยละ 4.2 ตามลำดับ

ในช่วงเวลา 18.01 - 20.00 น.จะมีการเดินทางในโซนที่ 39 เซ็นทรัลแอร์พอร์ตและบริษัท นิคมพาณิชย์มากที่สุด ร้อยละ 14.6 รองลงมาคือโซน 29 ตลาดวโรรส ร้อยละ 9.8 และโซน 14 เซ็นทรัลลาดสวนแก้ว โซน 21 สถานีขนส่งช้างเผือก,สนามกีฬาเทศบาล และโซน 35 บริเวณถนน ช้างคลานและตำบลป่าแดดร้อยละ 7.3 ตามลำดับ

ในช่วงเวลา 20.01 - 22.00 น. จะมีการเดินทางในโซนที่เป็นที่ตั้งของสถานบันเทิงและ ร้านอาหารต่างๆได้แก่ โซน 14 เซ็นทรัลลาดสวนแก้ว โซน 16 บริเวณสีแยกกรีนคำหรือทางทิศเหนือ ของถนนซูเปอร์ไฮเวย์ โซน 39 เซ็นทรัลแอร์พอร์ต และโซน 46 ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำปิงบริเวณ ถนนเจริญราษฎร์มากที่สุดจำนวนเท่ากันคือร้อยละ 11.1

และในช่วงเวลา 22.01 - 2.00 น.จะมีการเดินทางในโซนที่ 14 เซ็นทรัลลาดสวนแก้ว โซน 28 บริเวณระหว่างถนนท่าแพเชื่อมกับถนนชัยภูมิ โซน 32 บริเวณแจ้งกะต้ำระหว่างถนนศรีดอน ไชยและถนนชัยภูมิ โซน 34 ระหว่างถนนช้างคลานและถนนเจริญประเทศหรือบริเวณไนท์บาซาร์ โซน 39 เซ็นทรัลแอร์พอร์ต โซน 46 ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำปิงบริเวณถนนเจริญราษฎร์ และโซน 59 บริเวณถนนห้วยแก้วเชื่อมกับถนนคลองชลประทาน เป็นจำนวนเท่ากันคือร้อยละ 14.3

จากข้อมูลข้างต้นพบว่าประชาชนส่วนใหญ่มีการเดินทางกระจายอยู่ทั่วไปในเขตเทศบาล นครเชียงใหม่ เนื่องจากมีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลายประเภทกระจายอยู่ในโซนต่างๆ โดยในช่วง เช้ามีเวลา 2.00 – 5.00 จะมีการเดินทางไปยังตลาดที่สำคัญต่างๆ เพื่อจับจ่ายซื้อสินค้า ในช่วง

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นว่าถนนที่ประชาชนใช้เวลาคอยรถสองแถวน้อยที่สุด ส่วนใหญ่จะเป็นถนนย่านธุรกิจ และถนนสายหลักเขตเมือง เช่นถนนท่าแพ ถนนสุเทพ และถนนห้วยแก้ว ส่วนถนนที่ประชาชนใช้เวลาคอยรถสองแถวมากที่สุดส่วนใหญ่จะเป็นถนนเขตรอบนอกและถนนที่มีรถโดยสารจากต่างอำเภอวิ่งทับเส้นกับทางรถสองแถวแดงเช่นถนนแก้ววรัฐ ถนนอ้อมเมือง เป็นต้น

5.3.4) ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยอื่นๆ

- (1) ยานพาหนะที่ใช้เดินทางปัจจุบันกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- (2) ยานพาหนะที่ใช้เดินทางในปัจจุบันกับยานพาหนะที่เลือกใช้ภายหลังจากการมีระบบขนส่งสาธารณะประจำทาง
- (3) ระยะเวลาในการคอยรถสองแถวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับระยะเวลาคอยรถสองแถว
- (4) ระยะเวลาในการคอยรถสองแถวกับระยะเวลาในการโดยสารรถสองแถว
- (5) วัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยรถสองแถวกับความถี่ในการใช้บริการรถสองแถว
- (6) ระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถสองแถวปัจจุบันกับระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถขนส่งสาธารณะที่ยอมรับได้

(1) ยานพาหนะที่ใช้เดินทางปัจจุบันกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตารางที่ 5.76 ความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะที่ใช้เดินทางปัจจุบันกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ยานพาหนะ ที่ใช้เดินทางปัจจุบัน กับวัตถุประสงค์ของการเดินทาง	ทำงาน	จับจ่ายซื้อสินค้า	เรียนหนังสือ	อื่นๆ	รวม
รถส่วนตัว	201	41	143	11	396
รถสาธารณะ	20	3	29	2	54

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ตารางที่ 5.77 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะที่ใช้เดินทางปัจจุบันกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ยานพาหนะ ที่ใช้เดินทางปัจจุบัน กับวัตถุประสงค์ของการเดินทาง	ทำงาน	จับจ่ายซื้อสินค้า	เรียนหนังสือ	อื่นๆ	รวม
รถส่วนตัว	50.8	10.4	36.1	2.8	100.0
รถสาธารณะ	37.0	5.6	53.7	3.7	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะที่ใช้เดินทางปัจจุบันกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าการเดินทางโดยรถส่วนตัวส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำงานมากที่สุด ถึง 201 คน หรือร้อยละ 50.8 รองลงมาคือเป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการเรียนหนังสือ 143 คน หรือร้อยละ 36.1 ส่วนการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะนั้นเป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการเรียนหนังสือมากที่สุดถึง 29 คนหรือร้อยละ 53.7 รองลงมาคือเพื่อไปทำงาน 20 คน หรือร้อยละ 37 ตามลำดับ

(2) ยานพาหนะที่ใช้เดินทางในปัจจุบันกับยานพาหนะที่เลือกใช้ภายหลังจากการมีระบบขนส่งสาธารณะประจำทาง

ตารางที่ 5.78 ความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะที่ใช้เดินทางในปัจจุบันกับยานพาหนะที่เลือกใช้ภายหลังจากการมีระบบขนส่งสาธารณะประจำทาง

ยานพาหนะที่ใช้เดินทางปัจจุบัน กับยานพาหนะที่เลือกใช้ในอนาคต	เลือกใช้รถส่วนตัว	เลือกใช้รถประจำทาง	เลือกใช้รถรับจ้างไม่ประจำทาง	อื่นๆ	รวม
ใช้รถส่วนตัวในปัจจุบัน	134	222	37	3	396
ใช้รถสาธารณะในปัจจุบัน	3	46	5	0	54

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ตารางที่ 5.79 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะที่ใช้เดินทางในปัจจุบันกับยานพาหนะที่เลือกใช้ภายหลังจากการมีระบบขนส่งสาธารณะประจำทาง

ยานพาหนะที่ใช้เดินทาง ปัจจุบัน กับยานพาหนะที่ เลือกใช้ในอนาคต	เลือกใช้รถ ส่วนตัว	เลือกใช้รถ ประจำทาง	เลือกใช้รถรับจ้าง ไม่ประจำทาง	อื่นๆ	รวม
ใช้รถส่วนตัวในปัจจุบัน	33.8	56.1	9.3	0.8	100.0
ใช้รถสาธารณะในปัจจุบัน	5.6	85.2	9.3	0.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะที่ใช้เดินทางในปัจจุบันกับยานพาหนะที่เลือกใช้ภายหลังจากการมีระบบขนส่งสาธารณะ พบว่าหลังจากการมีรถขนส่งสาธารณะประจำทางแล้วผู้ที่เดินทางโดยรถส่วนตัวและรถสาธารณะในปัจจุบันจะเปลี่ยนไปใช้รถประจำทางมากที่สุด คือร้อยละ 56.1 และร้อยละ 85.1 แต่มีผู้ใช้รถส่วนตัวบางกลุ่มที่ยังคงเลือกใช้รถส่วนตัวหลังมีระบบขนส่งสาธารณะแล้วถึงร้อยละ 33.8

(3) ระยะเวลาคอยรถสองแถวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับระยะเวลาคอยรถสองแถว

ตารางที่ 5.80 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการคอยรถสองแถวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับระยะเวลาคอยรถสองแถว

ระยะเวลาในการคอยรถสอง แถวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับ ระยะเวลาคอยรถสองแถว	ใช้เวลาคอย น้อยกว่า 5 นาที	5-10 นาที	11-15 นาที	มากกว่า 15 นาที
ไม่นาน	137	70	8	0
นาน	8	79	42	23
รวม	145	149	50	23

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ตารางที่ 5.81 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการคอยรถสองแถวกับความ
คิดเห็นเกี่ยวกับระยะเวลาคอยรถสองแถว

ระยะเวลาในการคอยรถสอง แถวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับ ระยะเวลาคอยรถสองแถว	ใช้เวลาคอย น้อยกว่า 5 นาที	5-10 นาที	11-15 นาที	มากกว่า 15 นาที
ไม่นาน	94.5	47.0	16.0	0.0
นาน	5.5	53.0	84.0	100.0
รวม	100	100	100	100

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากตารางพบว่า ระยะเวลาในการคอยรถสองแถวมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อ
ระยะเวลาคอยรถสองแถวคือ ผู้ที่ใช้เวลาคอยรถสองแถวน้อยกว่า 5 นาที ส่วนใหญ่เห็นว่าคอยไม่
นานถึงร้อยละ 94.5 ผู้ที่ใช้เวลาคอยรถสองแถว 5-10 นาทีส่วนใหญ่เห็นว่าคอยนานร้อยละ 53 ผู้ที่
ใช้เวลาคอยรถสองแถว 11-15 นาทีเห็นว่าคอยนานร้อยละ 84 และผู้ใช้เวลาคอยรถสองแถว
มากกว่า 15 นาทีเห็นว่าคอยนานทั้งหมดคือ 100 %

(4) วัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยรถสองแถวกับความถี่ในการใช้บริการรถสอง
แถว

ตารางที่ 5.82 ความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยรถสองแถวกับความถี่
ในการใช้บริการรถสองแถว

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง โดยรถสองแถวกับความถี่ใน การให้บริการรถสองแถว	ทำงาน	จับจ่ายซื้อ สินค้า	เรียนหนังสือ	อื่นๆ	รวม
ใช้บริการรถสองแถวเป็น ประจำ	34	49	63	18	130
ใช้บริการรถสองแถวนานๆครั้ง	30	83	36	54	237

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ตารางที่ 5.83 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยรถสองแถว กับความถี่ในการใช้บริการรถสองแถว

วัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยรถสองแถวกับความถี่ในการใช้บริการรถสองแถว	ทำงาน	จับจ่ายซื้อสินค้า	เรียนหนังสือ	อื่นๆ	รวม
ใช้บริการรถสองแถวเป็นประจำ	23.8	26.2	40.0	10.0	100.0
ใช้บริการรถสองแถวนานๆครั้ง	13.9	41.4	19.8	24.9	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยรถสองแถวกับความถี่ในการใช้บริการรถสองแถว พบว่าผู้ใช้บริการรถสองแถวเป็นประจำส่วนใหญ่ มีวัตถุประสงค์ในการใช้รถสองแถวเพื่อไปเรียนหนังสือมากที่สุด ร้อยละ 40.0 รองลงมาคือเพื่อไปจับจ่ายซื้อสินค้าร้อยละ 26.2 และเพื่อทำงานร้อยละ 23.8 ส่วนผู้ใช้บริการรถสองแถวนานๆครั้ง ส่วนใหญ่ใช้รถสองแถวเพื่อวัตถุประสงค์ในการจับจ่ายซื้อสินค้ามากที่สุด ร้อยละ 41.4 รองลงมาคือวัตถุประสงค์อื่นๆ ร้อยละ 24.9 และเรียนหนังสือ ร้อยละ 19.8 ตามลำดับ

(5) ระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถสองแถวปัจจุบันกับระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถขนส่งสาธารณะที่ยอมรับได้ในอนาคต

ตารางที่ 5.84 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถสองแถวปัจจุบันกับระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถขนส่งสาธารณะที่ยอมรับได้ในอนาคต

ระยะทางขึ้นรถสองแถวปัจจุบันกับระยะทางมาขึ้นรถสาธารณะที่ยอมรับได้ในอนาคต	ปัจจุบันมีระยะทางขึ้นรถน้อยกว่า 100 เมตร	100 – 200 เมตร	200 – 300 เมตร	300 – 400 เมตร	มากกว่า 400 เมตร
ควรมีน้อยกว่า 100 เมตรในอนาคต	82	25	15	8	30
100 – 200 เมตร	29	36	10	4	28
200 – 300 เมตร	8	6	16	6	16

300 – 400 เมตร	2	3	3	3	9
มากกว่า 400 เมตร	2	1	2	0	23
รวม	123	71	46	21	106

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

ตารางที่ 5.85 ร้อยละของความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถสองแถวปัจจุบันกับระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถขนส่งสาธารณะที่ยอมรับได้ในอนาคต

ระยะทางขึ้นรถสองแถวปัจจุบันกับระยะทางมาขึ้นรถสาธารณะที่ยอมรับได้ในอนาคต	ปัจจุบันมีระยะทางขึ้นรถน้อยกว่า 100 เมตร	100 – 200 เมตร	200 – 300 เมตร	300 – 400 เมตร	มากกว่า 400 เมตร
ควรน้อยกว่า 100 เมตร ในอนาคต	66.7	35.2	32.6	38.1	28.3
100 – 200 เมตร	23.6	50.7	21.7	19.0	26.4
200 – 300 เมตร	6.5	8.5	34.8	28.6	15.1
300 – 400 เมตร	1.6	4.2	6.5	14.3	8.5
มากกว่า 400 เมตร	1.6	1.4	4.3	0.0	21.7
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ที่มา : จากแบบสอบถาม พ.ศ 2548

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถสองแถวปัจจุบันกับระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถขนส่งสาธารณะที่ยอมรับได้ในอนาคต พบว่าผู้ที่มีระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถสองแถวน้อยกว่า 100 เมตร เห็นว่าระยะทางมาขึ้นรถสาธารณะที่ยอมรับได้ในอนาคตควรน้อยกว่า 100 เมตรมากที่สุดถึงร้อยละ 66.7 เช่นเดียวกับผู้ที่มีระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถสองแถว 100-200 เมตร ที่เห็นวาระยะทางมาขึ้นรถสาธารณะที่ยอมรับได้ในอนาคตควรอยู่ระหว่าง 100-200 เมตรมากที่สุด และผู้ที่มีระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถสองแถว 200-300 เมตร ที่เห็นวาระยะทางมาขึ้นรถสาธารณะที่ยอมรับได้ในอนาคตควรอยู่ระหว่าง 200-300 เมตรมากที่สุดเช่นกัน ส่วนผู้ที่มีระยะทางในการเดินทางมาขึ้นรถสองแถวมากกว่า 300 เมตร ส่วนใหญ่จะเห็นว่าระยะทางมาขึ้นรถสาธารณะที่ยอมรับได้ในอนาคตควรน้อยกว่า 100 เมตร

5.4 บทวิเคราะห์จากการสังเกตการณ์

จากการสังเกตการณ์พบว่า การเดินทางของประชาชนระหว่างเขตเมืองเชียงใหม่กับอำเภอ/จังหวัดใกล้เคียงนั้นในปัจจุบันยังไม่มีบริการรถขนส่งสาธารณะจากอำเภอในเขตชานเมืองที่วิ่งให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารจนถึงปลายทางในเขตเมืองเชียงใหม่ มีเพียงการให้บริการรับ-ส่งถึงปลายทางของท่าจอดรถแต่ละสายซึ่งยังไม่เข้าถึงศูนย์กลางเมือง ทำให้ประชาชนเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายในการต่อรถหลายเที่ยว ถึงแม้ว่าจุดปลายทางที่ต้องการไปจะมีระยะทางสั้นๆ แต่อาจต้องเสียค่าใช้จ่ายในการต่อรถสองแถวแดงแพงกว่าจำนวนเงินที่จ่ายไปในการเดินทางจากต่างอำเภอเข้ามายังตัวเมืองเชียงใหม่ ทำให้การใช้บริการรถโดยสารของผู้ที่อยู่อาศัยในต่างอำเภอไม่เป็นที่นิยมมากนัก และส่วนใหญ่จะนิยมใช้รถส่วนตัวในการเดินทางมากกว่า เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และไม่ต้องเสียเวลาในการต่อรถหลายเที่ยว นอกจากนี้รถที่วิ่งมาจากต่างอำเภอมักมีต้นทางจากย่านชุมชนในชานเมืองต่างๆ ทำให้ผู้ที่มิที่อยู่อาศัยไกลจากชุมชนออกไป หรือมิที่อยู่อาศัยไกลจากเส้นทางรถประจำทางสายชานเมืองไม่สามารถเดินมาขึ้นรถประจำทางได้สะดวก ต้องอาศัยยานพาหนะประเภทอื่นร่วมในการเดินทางก่อนมาขึ้นรถประจำทางในเขตอำเภอรอบนอก นอกจากนี้ในเขตชานเมืองเชียงใหม่ยังมีประชาชนอาศัยอยู่เบาบาง และมีพื้นที่เกษตรกรรมจำนวนมาก ทำให้รถประจำทางไม่คุ้มค่าใช้จ่ายในการวิ่งในถนนสายรองหรือสายซอย ซึ่งจะมีเพียงการให้บริการในสายหลักเท่านั้น

สำหรับประชาชนกลุ่มที่ใช้บริการรถสองแถวมากที่สุดส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา โดยจะเป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการเรียน และจับจ่ายซื้อสินค้า โดยกลุ่มนักเรียนทั้งเพศชายและเพศหญิงจะมีอัตราส่วนในการใช้รถสองแถวแดงใกล้เคียงกัน แต่กลุ่มนักศึกษาจะมีความต้องการในการใช้รถสองแถวแดงลดลงเนื่องจากหันไปใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เนื่องจากมหาวิทยาลัยมีพื้นที่ขนาดใหญ่ และคณะต่างๆมีที่ตั้งอยู่ห่างกัน ทำให้การเดินทางเชื่อมต่อไปยังคณะต่างๆหรือการเดินทางไป-กลับระหว่างคณะและหอพักนักศึกษาไม่เกิดความสะดวกและต้องใช้เวลาานาน ซึ่งถึงแม้ว่าปัจจุบันจะมีระบบการให้บริการรถไฟฟ้าภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ซึ่งให้บริการฟรีแก่นักศึกษาที่พักอาศัยในหอพักของมหาวิทยาลัย แต่ก็ยังไม่ได้รับความนิยมจากนักศึกษามากนัก เนื่องจากต้องรอนาน และต้องเสียเวลาในการเดินจากป้ายหยุดรถไปยังคณะต่างๆ ทำให้นักศึกษาส่วนใหญ่ยังคงใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางจำนวนมาก เนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็วกว่า

กลุ่มนักเรียน/นักศึกษาที่มีภูมิลำเนาในอำเภอเขตชานเมืองส่วนใหญ่ยังคงใช้บริการรถสองแถวในการเดินทางเข้ามาซื้อสินค้าหรือเข้ามาท่องเที่ยวหรือเรียนพิเศษในวันหยุด มีเพียงส่วนน้อยที่ใช้บริการรถสองแถวเพื่อไปเรียนหนังสือ เนื่องจากนักเรียนที่มีภูมิลำเนาในเขตชานเมืองที่

เข้ามาเรียนหนังสือในเขตเมืองส่วนใหญ่มักใช้รถบริการรถรับ-ส่งนักเรียนซึ่งเป็นรถตู้หรือรถปิดอับหรือเดินทางมาโดยรถส่วนบุคคลกับผู้ปกครองที่เข้ามาทำงานในเขตเมือง ส่วนประชากรวัยแรงงานในเขตชานเมืองที่เข้ามาทำงานในเมืองนั้นยังคงมีการใช้บริการรถสองแถวไม่มากนักเนื่องจากนิยมใช้รถส่วนบุคคลเป็นส่วนใหญ่ มีเพียงผู้มีรายได้น้อยและผู้ที่มีจุดปลายทางบริเวณถนนที่รถประจำทางจากชานเมืองเข้าถึง เช่นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อเขตเมืองและเขตชานเมือง (ถนนเจริญเมือง ถนนแก้ววรัญญู ถนนโชตนา ถนนทิพย์เนตร ถนนเชียงใหม่-ลำพูนเป็นต้น) บริเวณตลาดวโรรส ตลาดข้างเผือกและตลาดประตูเชียงใหม่ ซึ่งเป็นท่าจอดรถประจำทางจากชานเมือง

ส่วนกลุ่มนักเรียนและกลุ่มผู้ทำงานในเขตเมืองที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ส่วนใหญ่ยังคงใช้รถส่วนตัวในการเดินทาง โดยผู้ปกครองที่มีบุตรหลานจะนิยมไปรับ-ส่งบุตรหลานของตนในเวลาเช้าและเย็นก่อนไปทำงานและหลังเลิกงาน เนื่องจากเมืองเชียงใหม่มีพื้นที่ขนาดเล็กและเป็นการเดินทางในระยะใกล้ ทำให้ไม่เสียเวลาในการเดินทางมากนัก แต่ประชาชนส่วนน้อยที่ไม่มีรถส่วนตัวใช้ยังคงนิยมใช้บริการรถสองแถวแดงอยู่บางส่วน

สำหรับพื้นที่ที่ผู้ขับรถสองแถวนิยมให้บริการมากที่สุด ส่วนใหญ่จะเป็นย่านการค้าตลาดสด จุดเปลี่ยนการเดินทางและห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ของเมือง โดยเฉพาะบริเวณตลาดวโรรสและห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ซึ่งเชียงใหม่จะเปิดให้บริการอยู่ 2 แห่งคือห้างเซ็นทรัลภาคสวนแก้วและเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า แต่อย่างไรก็ตามจากการสังเกตจะเห็นได้ชัดว่าบริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลภาคสวนแก้วจะมีรถสองแถวแดงให้บริการจำนวนมาก เนื่องจากอยู่ใจกลางเมือง แต่ห้างเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่ากลับมีรถสองแถววิ่งให้บริการน้อย หรือหากมีผู้โดยสารเรียกไปจะคิดค่าบริการในอัตราที่สูงกว่าปกติ ในราคา 20-30 บาท ทั้งที่ตั้งอยู่ไม่ไกลจากตัวเมืองมากนัก ซึ่งสาเหตุอาจเนื่องมาจากบริเวณที่ตั้งของห้างแอร์พอร์ตพลาซ่า ไม่มีผู้ใช้บริการรถสองแถวแดงมากนัก เนื่องจากขาดแหล่งดึงดูดการจราจร แต่จะมีรถคิวคอยให้บริการอยู่

นอกจากนี้การเก็บค่าโดยสารของรถสองแถวนั้น ในเส้นทางแต่ละพื้นที่ยังไม่มีมาตรฐานเดียวกัน ทำให้บางแห่งผู้โดยสารต้องเสียค่าใช้จ่ายแพงกว่าปกติ ถึงแม้ว่าจะมีการเดินทางในระยะทางที่เท่ากันกับการเดินทางโดยรถสองแถวแดงโดยทั่วไป เช่นการขึ้นรถสองแถวแดงบริเวณสถานีขนส่งอาเขตเพื่อไปยังจุดปลายทางบริเวณตลาดวโรรส ตลาดเมืองใหม่ และถนนท่าแพจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในราคาเหมาจ่ายถึง 50 บาท เนื่องจากการให้บริการแบบคิวรถ แต่หากเรียกรถสองแถวที่วิ่งผ่านไปมาบริเวณดังกล่าว จะเสียค่าใช้จ่ายเพียง 10 บาท ส่วนการขึ้นรถสองแถวแดงที่คิวรถสถานีขนส่งข้างเผือกเพื่อไปยังจุดปลายทางบริเวณร.พ.สวนดอกหรือประตูเชียงใหม่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในราคาเหมาจ่ายถึง 50 บาทเช่นเดียวกัน แต่รถสองแถวที่วิ่งผ่านไปมาบริเวณนั้นคิดค่าบริการในราคาเพียง 10 บาท เนื่องจากการวิ่งให้บริการระยะสั้นในเขต

เมือง ซึ่งจะคิดค่าบริการในราคา 10 บาทตลอดสาย นอกจากนี้การเดินทางในระยะไกลจะมีการตกลงราคากันล่วงหน้า ซึ่งหากมีผู้โดยสารที่ต้องการไปยังจุดปลายทางดังกล่าวน้อย ผู้โดยสารภายในรถต้องเฉลี่ยค่าโดยสารกันตามจำนวนคนทั้งหมดที่มีอยู่โดยจะคิดราคาขั้นต่ำ 10 บาท แต่หากมีคนขึ้นเพียงคนเดียวก็ต้องจ่ายในราคาเหมาตามปกติ

สำหรับลักษณะการให้บริการของรถสองแถวในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่รถสองแถวจะให้บริการไม่ประจำทางซึ่งวิ่งวนรับผู้โดยสารในลักษณะของรถแท็กซี่ (Share Taxi) ซึ่งจะรับ-ส่งผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกันหรือเป็นเส้นทางที่อยู่ใกล้เคียง โดยจะสามารถรับผู้โดยสารอย่างไม่จำกัดตามระยะทางที่ขับรถผ่านไปเรื่อยๆ แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีผู้ขับรถสองแถวบางส่วนที่ขับรถวนหาผู้โดยสารคนอื่นๆ เพื่อเพิ่มลูกค้าโดยเฉพาะในบริเวณย่านพาณิชยกรรม ตลาดสดหรือสถานที่ที่มีผู้โดยสารนิยมใช้บริการรถสองแถวจำนวนมาก ซึ่งบางครั้งจุดปลายทางที่ผู้โดยสารที่นั่งมาก่อนภายในรถต้องการจะไปอาจไม่จำเป็นต้องผ่านสถานที่ดังกล่าว แต่บ่อยครั้งที่คนขับรถจะพยายามเลี่ยงเส้นทางลัด ทำให้ผู้ที่นั่งมาในรถต้องเสียเวลาในการเดินทางมากขึ้น

5.5 สรุป

ในการศึกษาลักษณะการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ครั้งนี้ ได้ศึกษาลักษณะการเดินทางและทัศนคติของประชาชนต่อการขนส่งสาธารณะ เพื่อเสนอแนะแนวทางปรับปรุงการให้บริการรถขนส่งสาธารณะที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา โดยการศึกษาสรุปได้ดังนี้

1) ข้อมูลด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคม

จากข้อมูลด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคม ของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 450 ชุด พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เดินทางเข้ามาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ส่วนใหญ่ มีต้นทางการเดินทางจากนอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ถึงร้อยละ 46.2 โดยเฉพาะอำเภอในเขตชานเมือง เช่น อำเภอดอยสะเก็ด แมริม สันกำแพง สันทราย สารภี หางดง จากจังหวัดลำพูน และจากตำบลในเขตอำเภอเมืองที่มีอาณาเขตติดต่อกับเทศบาลนครเชียงใหม่เช่นตำบลแม่เหียะ ช้างเผือก สุเทพ ท่าศาลา ป่าแดด ป่าตัน ฟ้าฮ่อม หนองป่าครั่ง เป็นต้น ซึ่งจากต้นทางดังกล่าวจะเห็นว่าผู้เดินทางส่วนใหญ่มีการเดินทางในระยะไกลเฉลี่ยประมาณ 10-20 ก.ม. แต่ในปัจจุบันยังไม่มีบริการรถขนส่งสาธารณะจากอำเภอในเขตชานเมืองที่วิ่งให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารจนถึงปลายทางในเขตเมืองเชียงใหม่ มีเพียงการให้บริการรับ-ส่งถึงปลายทางของท่าจอดรถแต่ละสายซึ่งยังไม่เข้าถึงศูนย์กลางเมือง ทำให้ประชาชนเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายในการต่อรถหลายเที่ยว

เมื่อพิจารณาจากอายุ เพศ ระดับการศึกษา รายได้และอาชีพของผู้ใช้บริการรถสองแถว พบว่าช่วงอายุ 11-20 ปี ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา จะมีการเดินทางโดยใช้รถโดยสารสาธารณะมากที่สุด โดยจะเป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการเรียน และจ่ายซื้อสินค้า ส่วนกลุ่มวัยแรงงานที่มีช่วงอายุระหว่าง 21-50 ปี จะนิยมใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางน้อยมาก โดยเฉพาะผู้ที่มีรายได้สูง ผู้ที่มีอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน นายจ้างและผู้ประกอบอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัวจะนิยมเดินทางโดยรถส่วนบุคคลมากกว่าการใช้รถโดยสารสาธารณะ (จากการสอบถามประชาชนในเขตเมืองเชียงใหม่ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามถึงร้อยละ 77 มียานพาหนะเป็นของตนเอง โดยเป็นรถจักรยานยนต์ร้อยละ 66 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด) เนื่องจากปัญหาด้านสภาพลักษณะของรถสองแถวที่ถูกมองว่าเป็นรถที่ให้บริการสำหรับผู้มีรายได้น้อย สภาพรถเก่าและไม่มีระบบปรับอากาศ ปัญหามาตรฐานการบริการ มารยาทในการขึ้นรถสองแถว และปัญหาการให้บริการมีความล่าช้า ซึ่งกลุ่มผู้ทำงานส่วนใหญ่จะใช้บริการรถสองแถวเฉพาะในกรณีที่ไม่มีรถส่วนบุคคล หรือในกรณีที่มีเหตุจำเป็นเท่านั้น

2) ข้อมูลการเดินทาง และการเลือกใช้พาหนะเดินทาง

การเดินทางของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ พบว่าส่วนใหญ่มีการกระจายอยู่ทั่วไปตามสถานที่ต่างๆในเขตเมือง เนื่องจากเมืองมีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลายประเภทกระจายอยู่รวมกัน แต่อย่างไรก็ตามยังมีบางพื้นที่ที่มีการกระจุกตัวของการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ เช่น ย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญจะอยู่บริเวณตลาดวโรรส ห้างสรรพสินค้าบริเวณถนนห้วยแก้ว และบริเวณริมถนนสายหลักและสายรองที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่ ส่วนสถาบันการศึกษาที่กระจุกตัวอยู่รวมกันจะพบได้มากบริเวณถนนเจริญประเทศ ซึ่งเป็นสถานที่ตั้งของโรงเรียนเอกชนที่สำคัญของเชียงใหม่ เช่นโรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย(ประถม) โรงเรียนเรยีนาเชลีวิทยาลัย โรงเรียนพระหฤทัยฯ และบริเวณถนนแก้วนครรัฐเช่นโรงเรียนปรินส์รอยแยลวิทยาลัย โรงเรียนดาราวิทยาลัย ส่วนบริเวณเขตคูเมืองชั้นในจะเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาที่มีการกระจุกตัวอยู่บริเวณถนนพระปกเกล้า เช่นโรงเรียนยุพราชวิทยาลัย วิทยาลัยอาชีวศึกษา และวิทยาลัยเทคนิคเชียงใหม่ เป็นต้น นอกจากนี้ภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ยังมีมหาวิทยาลัยขนาดใหญ่ของรัฐถึงสองแห่งคือ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ที่ตั้งอยู่บริเวณถนนสุเทพและถนนห้วยแก้ว และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่อยู่บริเวณถนนโชตนา

สำหรับการใช้ที่ดินประเภทสถาบันศาสนาจะพบเห็นได้มากภายในเขตเมืองชั้นใน เนื่องจากมีวัดที่เก่าแก่ และโบราณสถานอยู่จำนวนมาก เช่นวัดเชียงใหม่ซึ่งถูกสร้างขึ้นเป็นวัดแรกของเมืองเชียงใหม่ มีอายุรวมกว่า 700 ปี วัดเจ็ดยอดหลวง วัดพระสิงห์วรมหาวิหาร เป็นต้น ซึ่งบริเวณ

ดังกล่าวในปัจจุบันได้ถูกกำหนดให้เป็นการใช้ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย ห้ามการก่อสร้างอาคารสูง ส่วนการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการแต่เดิมจะมีการกระจุกตัวอยู่บริเวณใจกลางของเขตคูเมืองชั้นใน แต่ปัจจุบันได้มีการย้ายศูนย์ราชการไปอยู่เส้นทางที่จะไปอำเภอแมริมบริเวณถนนโชตนา ซึ่งประกอบด้วยศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ และหน่วยราชการอื่น ๆ ระดับจังหวัดเป็นจำนวนมาก สำหรับการใช้ที่ดินประเภทสวนสาธารณะจะมีการกระจายอยู่โดยทั่วไปเช่นสวนสุขภาพห้วยแก้ว สวนสุขภาพสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี สวนหลวงล้านนา ร.9 และสวนสาธารณะหนองบวกดาด เป็นต้น อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าเมืองเชียงใหม่จะมีการกระจุกตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆตามที่กล่าวมาข้างต้น แต่ยังคงเป็นการใช้ที่ดินส่วนน้อยของเมือง เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงมีการใช้ที่ดินประเภทต่างๆกระจายตัวอยู่โดยทั่วไปจำนวนมาก

ด้วยเหตุที่เชียงใหม่มีการใช้ที่ดินประเภทต่างๆกระจายอยู่โดยทั่วไปในเขตเมือง ทำให้ประชาชนจำนวนมากมีการเดินทางในระยะสั้น แต่มีความถี่ในการแวะพักตามสถานที่ต่างๆ บ่อยครั้ง ดังนั้นการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลจึงเป็นทางเลือกที่มีความสะดวก รวดเร็ว และเสียค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในราคาที่ไม่ใกล้เคียงกับค่าโดยสารรถสองแถวแดง เนื่องจากรถสองแถวจะคิดค่าบริการในราคา 10 บาทตลอดสาย แต่หากมีการหยุดแวะตามสถานที่ต่างๆทำให้ผู้โดยสารต้องเสียค่าใช้จ่ายในการต่อรถใหม่ ดังนั้นรถสองแถวจึงเหมาะสำหรับผู้เดินทางที่ต้องการเดินทางเที่ยวเดียว หรือไม่มีการหยุดแวะระหว่างทางบ่อยครั้ง

จากการศึกษาวัตถุประสงค์การเดินทางทั้ง 4 ประเภทคือวัตถุประสงค์ในการทำงาน เรียนหนังสือ จ้างจ่ายซื้อสินค้าและวัตถุประสงค์อื่นๆ พบว่า เมื่อแบ่งโซนภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ออกเป็น 62 โซน ปลายทางการเดินทางของประชาชนที่เข้ามาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ตามวัตถุประสงค์ต่างๆในแต่ละโซนมีค่าไม่แตกต่างกันมากนัก เนื่องจากมีการใช้ที่ดินหลายประเภทกระจายไปตามโซนต่างๆ แต่จะมีบางพื้นที่ที่มีปริมาณการเดินทางมากกว่าพื้นที่อื่นๆ เล็กน้อย เช่นการเดินทางเข้ามาทำงานจะพบมากบริเวณถนนท่าแพ ถนนห้วยแก้ว ถนนมณีนพรัตน์ ถนนช้างเผือก ถนนทิพย์เนตรและถนนช้างคลาน เป็นต้น การเดินทางเข้ามาเรียนหนังสือจะพบมากบริเวณมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สถาบันราชภัฏเชียงใหม่ โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย โรงเรียนวัฒโนทัยพายัพ วิทยาลัยอาชีวศึกษา วิทยาลัยเทคนิคเชียงใหม่ บริเวณถนนเจริญประเทศ และถนนแก้ววรัฐ เป็นต้น ปลายทางการเดินทางเข้ามาจ้างจ่ายซื้อขายสินค้าจะพบมากบริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดสวนแก้ว ตลาดวโรรส และห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า ส่วนปลายทางการเดินทางของวัตถุประสงค์อื่นๆพบว่าส่วนใหญ่มีปลายทางอยู่บริเวณตลาดวโรรส เนื่องจากเป็นการเดินทางเพื่อต่อรถไปยังปลายทาง

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า ผู้ที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ส่วนใหญ่มีการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการเรียนหนังสือ และทำงานในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน เนื่องจากภายในเขตเมืองเชียงใหม่มีแหล่งรองรับงานและมีสถาบันการศึกษาที่ได้มาตรฐานหลายแห่ง จึงไม่มีความจำเป็นที่กลุ่มผู้ที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่จะต้องเดินทางไปทำงานหรือเรียนหนังสือนอกเขตเมือง ส่วนผู้ที่มีภูมิลำเนานอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่จะมีการเดินทางเพื่อเข้ามาทำงานและเรียนหนังสือเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เนื่องจากอำเภอต่างๆในเขตชานเมืองยังไม่มีแหล่งงานที่เพียงพอ และยังคงขาดสถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียง ทำให้คนจำนวนมากต้องเดินทางเข้ามาในเขตเมืองโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเวลา 7.00-9.00น. และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 16.00-18.00 น. ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน

ส่วนการเดินทางในช่วงเวลาอื่นๆ จะมีการเดินทางของประชาชนไม่มากนัก เช่นในช่วงเช้ามืดจะมีการเดินทางไปยังตลาดเพื่อขายหรือจับจ่ายซื้อสินค้า ส่วนในเวลาสายจะเป็นการเดินทางเพื่อไปมหาวิทยาลัยและวิทยาลัยต่างๆ ในเวลาเที่ยงและบ่ายจะเป็นการเดินทางเพื่อไปรับประทานอาหารในพื้นที่ต่างๆซึ่งกระจายอยู่โดยทั่วไปในเขตเมือง ส่วนในเวลากลางคืนจะมีการเดินทางเพื่อไปสถานบันเทิงและร้านอาหารต่างๆ เช่น บริเวณถนนห้วยแก้ว และฝั่งตะวันออกของแม่น้ำปิง บริเวณถนนเจริญราษฎร์ และบริเวณไนท์บাজার เป็นต้น

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะที่ใช้เดินทางปัจจุบันกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าการเดินทางโดยรถส่วนตัวส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำงานมากที่สุด ถึงร้อยละ 50.8 และการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการเรียนหนังสือร้อยละ 36.1 ส่วนการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะนั้นเป็นการเดินทางเพื่อเรียนหนังสือมากที่สุดถึงร้อยละ 53.7 รองลงมาคือเพื่อไปทำงานร้อยละ 37 ตามลำดับ

สำหรับการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าผู้ที่อยู่อาศัยทั้งในและนอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ส่วนใหญ่นิยมเดินทางโดยอาศัยรถส่วนบุคคลแต่จะมีการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะนานๆครั้ง ผู้ที่เดินทางมาจากอำเภออื่นในจังหวัดเชียงใหม่จะนิยมใช้รถส่วนตัวในการเดินทางมาก เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และไม่ต้องเสียเวลาในการต่อรถหลายเที่ยว เนื่องจากรถประจำทางจากอำเภอรอบนอกที่วิ่งเข้ามาในเมืองยังไม่มีบริการครอบคลุมเส้นทางในเขตเมืองเชียงใหม่ ทำให้ผู้ที่เดินทางมาจากต่างอำเภอต้องต่อรถสองแถวเพื่อเดินทางไปยังจุดปลายทางในเขตเมืองเชียงใหม่ ถึงแม้ว่าจุดปลายทางที่ต้องการไปจะมีระยะทางสั้นๆ แต่อาจต้องเสียค่าใช้จ่ายในการต่อรถสองแถวแดงแพงกว่าจำนวนเงินที่จ่ายไปในการเดินทางจากต่างอำเภอเข้ามายังตัวเมือง

3) ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการรถสองแถวแดง

เมื่อพิจารณาข้อมูลการใช้บริการรถสองแถวแดง จากการแจกแบบสอบถามประชาชนจำนวน 450 คน พบว่าถึงแม้ว่าจะมีผู้เคยใช้บริการรถสองแถวแดงอยู่ถึงร้อยละ 82 แต่มีจำนวนผู้ใช้บริการทุกวันเพียงร้อยละ 12.6 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด นอกเหนือจากนั้นจะนิยมใช้บริการรถสองแถวนานๆ ครั้ง เนื่องจากส่วนใหญ่นิยมใช้รถส่วนตัวในการเดินทาง ซึ่งจากการความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยรถสองแถวกับความถี่ในการใช้บริการรถสองแถว พบว่าผู้ใช้บริการรถสองแถวเป็นประจำส่วนใหญ่ นิยมใช้รถสองแถวเพื่อไปเรียนหนังสือมากที่สุด ร้อยละ 40.0 เพื่อไปจับจ่ายซื้อสินค้าร้อยละ 26.2 และเพื่อทำงานร้อยละ 23.8 ส่วนผู้ใช้บริการรถสองแถวนานๆ ครั้ง ส่วนใหญ่ใช้รถสองแถวเพื่อวัตถุประสงค์ในการจับจ่ายซื้อสินค้ามากที่สุดถึงร้อยละ 41.4 โดยเฉพาะกลุ่มนักเรียนและวัยรุ่นที่นิยมมาเดินจับจ่ายซื้อสินค้าในวันหยุดพักผ่อน

สำหรับต้นทางที่ประชาชนนิยมขึ้นรถสองแถวแดงนั้น พบว่า ประชาชนที่มีภูมิลำเนาอยู่ภายในเขตเมืองเชียงใหม่จะมีต้นทางในการขึ้นรถสองแถวในสถานที่ต่างๆ กระจายอยู่ทั่วไปตามที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน โรงเรียน และสถานที่สำคัญต่างๆ ส่วนผู้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างอำเภอหรือต่างจังหวัดเมื่อขึ้นรถประจำทางมาถึงยังเขตเมืองเชียงใหม่ จะมีต้นทางในการขึ้นรถสองแถวที่แตกต่างกันตามจุดปลายทางของรถประจำทางแต่ละสาย โดยผู้ที่เดินทางมาจากอำเภอทางทิศตะวันออกของเมืองเชียงใหม่เช่น อำเภอสันกำแพง ดอยสะเก็ด และผู้ที่เดินทางมาจากอำเภอทางด้านทิศใต้ เช่น อำเภอสารภี และจังหวัดลำพูน ส่วนใหญ่จะมีต้นทางการขึ้นรถสองแถวบริเวณถนนท่าแพเพื่อต่อรถไปยังปลายทางในเขตเมือง ผู้ที่เดินทางมาจากอำเภอทางทิศเหนือเช่นอำเภอแมริมจะมีต้นทางการขึ้นรถสองแถวบริเวณสถานีขนส่งช้างเผือก ผู้ที่เดินทางมาโดยรถประจำทางจากจังหวัดอื่นๆ จะมีต้นทางการขึ้นรถสองแถวบริเวณสถานีขนส่งอาเขต ส่วนผู้ที่เดินทางมาโดยรถไฟจากจังหวัดอื่นๆ จะมีต้นทางการขึ้นรถสองแถวบริเวณสถานีรถไฟเชียงใหม่เป็นต้น

อย่างไรก็ตามค่าโดยสารของรถสองแถวในต้นทางแต่ละพื้นที่ยังไม่มีมาตรฐานเดียวกัน โดยเฉพาะการให้บริการแบบคิวรถบริเวณสถานีขนส่งต่างๆ ทำให้บางแห่งผู้โดยสารต้องเสียค่าใช้จ่ายแพงกว่าปกติ ถึงแม้ว่าจะมีการเดินทางในระยะทางที่เท่ากันกับการเดินทางโดยรถสองแถวแดงโดยทั่วไป

สำหรับความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริการของรถสองแถวพบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่เห็นว่ารถสองแถวในปัจจุบันมีสภาพรถและความปลอดภัยปานกลาง อัตราค่าโดยสารมีความเหมาะสม ยกเว้นเมื่อต้องใช้บริการคิวรถสองแถวต่างๆ จะมีราคาแพงกว่าปกติ เช่นบริเวณสถานีรถไฟเชียงใหม่ สถานีขนส่งอาเขต สถานีขนส่งช้างเผือก สนามบินเชียงใหม่ และบริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า เนื่องจากมีรถสองแถววิ่งให้บริการน้อย ผู้โดยสารต้องใช้เวลาารอนาน

ประมาณ 10-15 นาที ส่วนบริเวณถนนย่านธุรกิจ และถนนสายหลักเขตเมือง ผู้ใช้บริการรถสองแถวแดงส่วนใหญ่กลับใช้เวลาในการคอยน้อยกว่า 5 นาที เช่น บริเวณถนนห้วยแก้ว ถนนบุญเรืองฤทธิ์ ถนนท่าแพและถนนสุเทพ เป็นต้น ส่วนถนนที่มีรถโดยสารจากต่างอำเภอวิ่งทับเส้นกับทางรถสองแถวแดง ผู้โดยสารยังคงต้องใช้เวลาในการคอยรถนานกว่า 10 นาที เช่นบริเวณถนนแก้ววรััฐ ถนนเชียงใหม่-ลำพูน ถนนเจริญเมือง สำหรับความคิดเห็นในเรื่องมารยาทในการขับรถพบว่า คนขับรถสองแถวมีมารยาทดีปานกลาง ยกเว้นปัญหาที่พบเห็นได้บ่อยคือปัญหาในการขับรถผิดกฎจราจรเช่นการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารในที่ห้ามจอด การหยุดรถกระทันหันเมื่อมีคนเรียกใช้บริการ หรือการไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวซ้ายเมื่อต้องการหยุดรถ นอกจากนี้ยังมีผู้ขับรถบางคนที่ทำให้ผู้โดยสารที่นั่งมาก่อนลงกลางทางเมื่อได้ผู้โดยสารกลุ่มใหญ่กว่าแต่มีเส้นทางให้บริการต่างเส้นทางออกไป แต่อย่างไรก็ตามชาวเชียงใหม่ส่วนใหญ่ยังเห็นว่ารถสองแถวแดงมีความเหมาะสมในการวิ่งให้บริการในอนาคตอยู่ แต่ควรปรับปรุงในเรื่องมาตรฐานของค่าโดยสารที่เป็นธรรม และมารยาทของคนขับรถ และควรมีการจัดระเบียบให้รถสองแถวแดงให้วิ่งประจำทางในอนาคต

4) ทศนคติเกี่ยวกับรูปแบบรถขนส่งสาธารณะที่ต้องการ

จากการสำรวจทัศนคติของชาวเชียงใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการมีระบบรถโดยสารที่วิ่งบริการแบบประจำทาง ถึงร้อยละ 88 โดยต้องการให้มีรถสองแถววิ่งไม่ประจำทางร่วมกับรถเมลิ่งวิ่งประจำทางมากที่สุด เนื่องจากยังมีประชาชนจำนวนมากที่ต้องการให้รถสองแถวแดงวิ่งไม่ประจำเส้นทางอยู่เหมือนในปัจจุบัน ด้วยเหตุผลที่รถสองแถวแดงมีการวิ่งให้บริการรับ-ส่งถึงจุดปลายทาง (door-to-door) โดยไม่ต้องตอรถหลายเที่ยว หรือไม่ต้องเดินต่อในระยะไกลและมีความสะดวกรวดเร็ว เหมาะสมกับเมืองเชียงใหม่ที่เป็นเมืองขนาดเล็กมีวัฒนธรรมความเป็นอยู่ที่เรียบง่าย พี่พาคอาศัยกัน มีความประนีประนอมกัน และเป็นสังคมที่มีความยืดหยุ่นสูง ดังนั้นรถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำทางซึ่งวิ่งวนรับผู้โดยสารในลักษณะของรถแท็กซี่ (Share Taxi) จึงยังคงมีความจำเป็นต่อการให้บริการประชาชนในเขตเมืองเชียงใหม่อยู่ เนื่องจากการรับ-ส่งผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกันหรือเป็นเส้นทางที่อยู่ใกล้เคียงกัน แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีประชาชนบางส่วนที่ไม่เห็นด้วยกับการให้บริการของรถสองแถวในลักษณะดังกล่าว เพราะความล่าช้าในการเดินทางที่อาจเกิดจากการขับรถวนหาผู้โดยสารคนอื่นๆ โดยเฉพาะในบริเวณย่านพาณิชย์กรรม ตลาดสดหรือสถานที่ซึ่งมีผู้โดยสารนิยมใช้บริการรถสองแถวจำนวนมาก ซึ่งบางครั้งจุดปลายทางที่ผู้โดยสารที่นั่งมาก่อนภายในรถต้องการจะไปอาจไม่จำเป็นต้องผ่านสถานที่ดังกล่าว แต่บ่อยครั้งที่คนขับรถจะพยายามเลี่ยงเส้นทางลัด เพื่อวนรถไปรับผู้โดยสารคนอื่นๆ เพื่อเพิ่มลูกค้า แต่ผู้โดยสารที่นั่งมาก่อนกลับต้องเสียเวลาในการเดินทางมากขึ้น ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวจึงมีประชาชนจำนวนมากเห็นว่าควรมีรถสองแถววิ่งไม่ประจำทาง และรถเมลิ่งประจำ

ทางร่วมกันเพื่อเพิ่มทางเลือกของคนเชียงใหม่ในการเดินทางมากขึ้น และเพื่อประสานผลประโยชน์ของทุกฝ่าย หรืออาจนำรถสองแถวมาวิ่งให้บริการทั้งแบบประจำทางและไม่ประจำทางร่วมกันหากไม่สามารถลดจำนวนรถสองแถวลงได้ เนื่องจากหากนำรถเมล์มาวิ่งอาจทำให้รถในระบบมีจำนวนมากเกินไป ซึ่งอาจทำให้ผู้ประกอบการรถเมล์และรถสองแถวประสบปัญหาการขาดทุน และเป็น การเพิ่มปริมาณยานพาหนะบนถนนในเมืองเชียงใหม่ให้มีมากเกินไปจนเกิดความจำเป็นด้วย

นอกจากนี้จากการสำรวจทัศนคติของชาวเชียงใหม่ยังพบว่า ประเภทรถขนส่งสาธารณะที่ชาวเชียงใหม่ต้องการให้มีในเขตเมืองมากที่สุดคือ รถไมโครบัส เนื่องจากมีขนาดเล็กและเหมาะสมกับโครงข่ายถนนของเมืองเชียงใหม่ที่มีขนาดคับแคบ และควรมีระบบปรับอากาศ มีระบบการจัดเก็บค่าโดยสารที่ทันสมัย มีเวลาคอยรถที่เหมาะสม คือระหว่าง 5 – 10 นาที และควรมุ่งรถต่อเดียวถึงที่หมายในการเดินทาง 1 เทียวหรือยอมให้มีการต่อรถได้ 1 ครั้ง ส่วนค่าโดยสารที่เหมาะสมคือไม่ควรเกิน 10 บาทในการเดินทาง 1 เทียว และควรมีเส้นทางเดินรถที่แน่นอน มีความถี่ในการเดินรถที่แน่นอน มีป้ายจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสารเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบในการเดินทาง มีที่พักผู้โดยสารที่เหมาะสม และมีสภาพแวดล้อมของถนนที่เอื้อต่อการเดินเท้า

หากมีการจัดระบบรถประจำทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าผู้ที่เดินทางโดยรถส่วนตัวจะเปลี่ยนไปใช้รถประจำทางถึงร้อยละ 56.1 แต่มีผู้ใช้รถส่วนตัวบางกลุ่มที่ยังคงเลือกใช้รถส่วนตัวหลังมีระบบขนส่งสาธารณะแล้ว ร้อยละ 33.8 ส่วนผู้ที่เดินทางโดยสารสาธารณะในปัจจุบันจะเปลี่ยนไปใช้รถประจำทางถึงร้อยละ 85.1 นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่จะเลือกใช้บริการรถโดยสารสาธารณะแทนการใช้รถส่วนตัวมากกว่าผู้ที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ซึ่งอาจเนื่องมาจากการหลีกเลี่ยงการขับรถในระยะทางไกลของผู้ที่อยู่นอกเมือง และเป็นการประหยัดค่าน้ำมันรถที่มีราคาแพงขึ้น อีกทั้งยังช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง ซึ่งจะช่วยย่นระยะทางในการเดินทางไปต่อรถบริเวณปลายทางของท่ารถประจำทางระหว่างเมืองแต่ละสาย โดยจะสามารถต่อรถบริเวณถนนที่เชื่อมระหว่างถนนชานเมืองกับถนนเขตเมืองที่รถประจำทางผ่าน หรือสามารถนั่งรถต่อเดียวถึงจุดหมายได้ ส่วนสาเหตุที่ประชาชนที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ นิยมใช้รถส่วนตัวมากกว่ารถประจำทางอาจเนื่องมาจากการเดินทางในระยะใกล้ และรถส่วนบุคคลจะมีความสะดวกรวดเร็วกว่ารถโดยสารสาธารณะหากมีการแวะยังสถานที่ต่างๆบ่อยครั้ง เพราะจะมีค่าใช้จ่ายใกล้เคียงกับการต่อรถโดยสารหลายๆเที่ยว