

บทที่ 2

ทฤษฎี แนวคิด และเอกสารที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ จะนำเอาทฤษฎี แนวคิด วรรณกรรม และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสาธารณะในเมือง มาใช้เป็นกรอบในการศึกษา ดังนี้

- 2.1 ทฤษฎี แนวคิด เกี่ยวกับรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารในเมืองและนโยบายการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะ
- 2.2 ทฤษฎี แนวคิด เกี่ยวกับทัศนคติ ความต้องการ ความพึงพอใจ
- 2.3 วรรณกรรมและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎี แนวคิด เกี่ยวกับรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารในเมืองและนโยบายการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะ

2.1.1 ทฤษฎีรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารในเมือง (Theory of Urban Passenger Transport Models) โดย Vukan R. Vuchic จากหนังสือ Urban Public Transportation System and Technology ให้ความสำคัญกับการกำหนดนโยบาย การวางแผน และการวิเคราะห์รูปแบบการขนส่งผู้โดยสารในเมือง ดังนี้-

ทฤษฎีรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารในเมือง การขนส่งผู้โดยสารในเมืองมีลักษณะหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นลักษณะด้านเทคนิค การใช้งาน หรือด้านเศรษฐกิจ ทำให้การวิเคราะห์เป็นงานที่ซับซ้อนความแตกต่างในปัจจุบันด้านการจัดการอย่างมาก ระหว่างการขนส่งส่วนบุคคลและการขนส่งสาธารณะ เช่น ความเป็นเจ้าของยานพาหนะ วิธีการคิดค่าใช้จ่ายของยานพาหนะเฉพาะชนิด ผลกระทบของผู้ที่ไม่ได้ใช้รถและต่อเมืองต่าง ๆ สิ่งเหล่านี้ทำให้ความเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบและวิธีการทั้งหลาย ซับซ้อนยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามการกำหนดนโยบาย การวางแผนการขนส่งในเมืองต้องมีความเข้าใจอย่างละเอียดลึกซึ้งในเรื่องลักษณะ และรูปแบบที่แตกต่างกัน

ลักษณะของบริการขนส่งผู้โดยสารในเขตเมือง โดยหลักการที่สำคัญ ต้องคำนึงถึงความถี่ของบริการ ความรวดเร็ว ความรับผิดชอบ ความปลอดภัย ความจุของเส้นทางความสามารถในการผลิต ระดับของบริการ คุณภาพของบริการ ราคาค่าบริการ ผลกระทบระยะสั้นเกี่ยวกับมลภาวะ

ของอากาศ เสียง ผลกระทบระยะยาวเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดิน เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมของเมือง นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงต้นทุนด้วย

2.1.2 สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจร สำนักนายกรัฐมนตรี (2538) นโยบายหลัก(1) นโยบายพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โดยการพัฒนาแบบเดินรถประจำทาง และรถสองแถวให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ ครอบคลุมการเดินทางในพื้นที่เมืองเชียงใหม่ โดยมีเป้าหมายที่จะสามารถดึงดูดและรองรับการเดินทาง ได้ร้อยละ 30-40 ของการเดินทางทั้งหมดหรือประมาณ 0.5 ล้านเที่ยวต่อวันในปี 2547

2.2 ทฤษฎี แนวคิด เกี่ยวกับทัศนคติ ความต้องการ ความพึงพอใจ

2.2.1 ทัศนคติ (Attitude)

ทัศนคติ (Attitude) เป็นคำที่ใช้กันมากในวิชาจิตวิทยาสังคมมาจากรากศัพท์ภาษาละติน "Aptus" แปลว่า โน้มเอียง เหมาะสม (Allport, 1967 : 3)

คำว่าทัศนคติ นักการศึกษาและนักจิตวิทยาหลายท่านต่างให้ความหมายไว้ดังนี้คือ Kerlinger (1973:495) ทัศนคติ หมายถึง แนวโน้มที่บุคคล ๆ หนึ่งจะมีความเห็น ความรู้สึก หรือมอง และแสดงพฤติกรรมต่อสิ่งๆ หนึ่ง

Murphy and Newcomb (1937:887) ทัศนคติ คือ วิธีทางหรือความพร้อมในการเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

Thurstone (1967:541) ทัศนคติ หมายถึง แนวโน้มเรื่องที่จะแสดงออกมาว่าชอบหรือไม่ชอบต่อสิ่งต่างๆ เช่น ขนบธรรมเนียม ประเพณี เชื้อชาติ และสถาบันต่าง ๆ เป็นต้น

อุทุมพร จามรมาณ (2530) ได้ให้ความหมายทัศนคติไว้ว่า เป็นสภาวะทางจิตใจที่กำหนดการคิดที่มีพื้นฐานมาแล้ว โดยมีองค์ประกอบ คือ

1. ความรู้สึก เช่น การชอบหรือไม่ชอบคนนั้น หรือสิ่งนั้นๆ
2. ความรู้ หรือความคิด เช่น ความรู้เกี่ยวกับคนนั้น สิ่งนั้น เรื่องนั้น
3. การกระทำหรือพฤติกรรม เช่น ความตั้งใจจะแสดงกริยาเกี่ยวกับคนนั้นหรือสิ่งนั้นๆ ออกมา

Foster (1952:119) นักจิตวิทยาสังคมชาวอเมริกัน ได้ศึกษาถึง มูลเหตุของการเกิดทัศนคติ ได้ผลสรุปว่า ทัศนคติเกิดจากมูลเหตุ 2 ประการ คือ

1. บุคคลจะไม่มีทัศนคติต่อสิ่งที่เขาไม่เคยมีประสบการณ์ทั้งทางตรงและทางอ้อม กล่าวคือ บุคคลที่มีประสบการณ์ต่อสภาพการณ์ บุคคลหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดย การพบเห็น คู่้นเคย ได้ทดลอง เป็นต้น เรียกว่าเป็นประสบการณ์โดยตรง (Direct Experiences) และโดยการได้ยิน ได้ฟัง ได้เห็นรูปภาพหรือได้อ่านเกี่ยวกับสิ่งนั้น ๆ แต่ไม่ได้พบเห็น ไม่ได้ทดลองกับของจริงด้วยตนเอง เรียกว่าประสบการณ์ทางอ้อม (Indirect Experiences)

2. กลุ่มชนแต่ละกลุ่มมีค่านิยมและตัดสินค่านิยมไม่เหมือนกัน แต่ละกลุ่มอาจมีทัศนคติต่อสิ่งเดียวกันแตกต่างกันก็ได้ การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งมีทัศนคติที่ดีหรือไม่ดีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ย่อมขึ้นอยู่กับวัฒนธรรม ค่านิยม หรือมาตรฐานของกลุ่มที่บุคคลนั้นดำเนินชีวิตอยู่

สุเทพ ฐาปนวรกุล (2536 : 9) องค์ประกอบของทัศนคติ สามารถแยกออกได้ เป็น 3 องค์ประกอบ คือ

1. องค์ประกอบด้านพุทธิปัญญา (Cognitive Component) เป็นองค์ประกอบเกิดจากความคิด ซึ่งจะแสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจน

2. องค์ประกอบด้านท่าทีความรู้สึก (Affective Component) เป็นส่วนประกอบของอารมณ์ ความรู้สึก ซึ่งจะเป็นสิ่งที่เร้า "ความคิด" อีกทางหนึ่งบุคคลมีภาวะความรู้สึกที่ดีหรือไม่ดีขณะทีคิดถึงสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

3. องค์ประกอบทางด้านการปฏิบัติ (Behavioral Component) องค์ประกอบนี้ เป็นองค์ประกอบที่มีแนวโน้มในทางปฏิบัติ กล่าวคือ ถ้ามีสิ่งเร้าที่เหมาะสมจะเกิดการปฏิบัติ หรือปฏิกิริยาในการตอบสนองอย่างใดอย่างหนึ่ง

บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ (2527:118-119) ทัศนคติสามารถวัดได้โดยการวัดทัศนคติจะต้องพิจารณา ใน 3 ประการ

1. เนื้อหา (Content) เนื้อหาหรือสิ่งเร้าเป็นเรื่องที่ต้องทำความเข้าใจเป็นอันดับแรกในการวัดทัศนคติ สิ่งเร้าที่ใช้กระตุ้นให้แสดงกริยาท่าทางออกมานั้นจะต้องมีโครงสร้างกำหนดแน่นอน เป็นตัวแทนของทัศนคติที่ต้องการวัด

2. ทิศทาง (Direction) การวัดทัศนคติโดยทั่วไปกำหนดให้ทัศนคติมีทิศทางเป็นเส้นตรง และต่อเนื่องกันไปในลักษณะ ซ้าย-ขวา หรือ บวกกับลบกล่าวคือจะมีกริยาท่าทางที่เห็นด้วยอย่างยิ่งและลดความเห็นด้วยลงเรื่อย ๆ จนถึงมีความรู้สึกเฉยๆ และลดต่อไปเป็น

ไม่เห็นด้วย และเพิ่มการไม่เห็นด้วยขึ้นเรื่อยๆ จนไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ลักษณะการเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยนี้ ถือว่าเป็นเส้นทางเดียวกัน และต่อเนื่องกัน ทั้งนี้ การวัดทิศทางของทัศนคตินั้น สามารถแสดงพฤติกรรมให้เห็นได้เป็น 3 ลักษณะใหญ่ๆ คือ

ก. ทัศนคติเชิงบวก (Positive) สามารถแสดงพฤติกรรมในลักษณะที่พึงพอใจ เห็นด้วย หรือชอบ มีผลให้บุคคลอยากได้ อยากใกล้ อยากทำสิ่งนั้น ๆ

ข. ทัศนคติเป็นกลาง (Average) ลักษณะพฤติกรรมที่แสดงออกจะเป็นลักษณะเฉย ๆ ไม่ยินดียินร้าย ไม่ปรากฏว่าชอบหรือไม่ชอบ เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยประการใด บุคคล สักม การกระทำ นั้นจะมีหรือไม่มีก็ได้

ค. ทัศนคติเชิงลบ (Negative) สามารถแสดงพฤติกรรมในลักษณะที่ไม่พึงพอใจ ไม่ชอบ ไม่เห็นด้วย มีผลทำให้บุคคลเกิดความเบื่อกันาย ชิงชัง ต้องการหนีให้ห่างไกลสิ่งนั้น ๆ

3. ความเข้ม (Intensity) กริยาหรือความรู้สึกแสดงออกต่อสิ่งเรานั้นถือว่า มีปริมาณมากน้อยแตกต่างกันออกไป

ตัวแปรที่จะวัดทัศนคติ นักจิตวิทยา ได้แยกตัวแปรที่เกี่ยวข้องออกเป็น 3 ตัวแปร (Upshaw, 1968:69-72) คือ

1. ตัวแปรที่วัดทัศนคติเกี่ยวกับการรับรู้ หรือความเชื่อ (Cognitive-Variables) เป็นการวัดความรู้ ความเชื่อ หรือความคิดว่าบุคคลหนึ่ง หรือสิ่งๆ หนึ่งเป็นอย่างไร

2. ตัวแปรที่วัดทัศนคติเกี่ยวกับความสมัครใจที่จะประกอบพฤติกรรม (Behavioral Variables) เป็นการวัดความสมัครใจที่จะประกอบพฤติกรรมหนึ่งๆ หรือยินยอม หรือสนับสนุนให้เกิดพฤติกรรมนั้น ๆ

3. ตัวแปรที่วัดทัศนคติเกี่ยวกับความรู้สึกส่วนตัว (Affective Variables) เป็นเรื่องของความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบอย่างไร พอใจหรือไม่พอใจอย่างไร

มาตรวัดทัศนคติมีอยู่หลายแบบแต่ที่นิยมใช้กันแพร่หลายได้แก่ มาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert-Type Scales) มาตรวัดแบบเทอร์สโตน (Thurstone-Scales)

มาตรวัดทัศนคติที่จะใช้ในการวิจัยครั้งนี้ใช้มาตรวัดแบบลิเคิร์ตออกแบบและสร้างโดย Rensis Likert (1932) ซึ่งเป็นมาตรวัดแบบรวมคะแนน (Summated Rating Scales) โดยกำหนดให้ข้อความทุกข้อความในแบบวัดทัศนคติมีความสำคัญเท่ากันหมด คะแนนของผู้ตอบแต่ละคนในแบบวัดทัศนคติ คือ ผลรวมของคะแนนทุกข้อซึ่ง Likert ถือว่า ผู้มีทัศนคติที่ดีต่อสิ่งใด โอกาสที่จะตอบเห็นด้วยกับข้อความที่สนับสนุนสิ่งนั้นจะมีมากตามไปด้วย และโอกาสจะตอบเห็น

ด้วยกับข้อความที่ต่อต้านสิ่งนั้นจะมีน้อยโดยจะมีระดับการเลือกตอบ เป็น 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง การใช้มาตรวัดทัศนคติแบบลิเคิร์ทสามารถใช้จำนวนข้อได้มากกว่าทำให้ครอบคลุมประเด็นของเนื้อหาที่น่าสนใจได้อย่างกว้างขวาง ถ้าเปรียบเทียบกับวิธีการวัดทัศนคติแบบอื่น ๆ

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2520) ได้สรุปประโยชน์ของทัศนคติไว้ดังนี้

1. ทัศนคติช่วยให้เข้าใจสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ รอบตัว โดยการจัดรูปหรือจัดระบบสิ่งของต่าง ๆ ที่อยู่รอบตัวเรา
2. ทัศนคติช่วยให้มี Self-Esteem ช่วยบุคคลหลีกเลี่ยงสิ่งที่ไม่ดี หรือปกปิดความจริงบางอย่าง ซึ่งนำความไม่พอใจมาสู่ตัวเรา
3. ทัศนคติช่วยในการปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมที่สลับซับซ้อน ซึ่งการมีปฏิกริยาตอบโต้ หรือกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดออกไปนั้น ส่วนมากจะทำในสิ่งที่นำความพอใจมาให้
4. ทัศนคติช่วยให้บุคคลสามารถแสดงออกถึงค่านิยมของตนเอง

2.2.2 ความต้องการ

ความต้องการของมนุษย์จากการศึกษาและวิจัยสรุปว่า มนุษย์มีความต้องการและการตอบสนองความต้องการมี 2 ลักษณะ Abrabam Lalexnich and others (1970:183-185)

1. ความต้องการภายนอก ได้แก่ ความมั่นคงปลอดภัย การร่วม กิจกรรมตามความถนัดและความสามารถ การตอบสนองความต้องการ

2. ความต้องการภายใน ได้แก่ ความต้องการร่วมกิจกรรมกับผู้อื่น ความต้องการได้รับการยอมรับนับถือ ความต้องการมีศักดิ์ศรี ความต้องการความสำเร็จในชีวิต

ทฤษฎีที่อธิบายถึงความต้องการของมนุษย์เป็นที่ยอมรับกันแพร่หลายคือ ทฤษฎีเกี่ยวกับการจูงใจของ Maslow (Maslow's General Theory of Human Motivation) ได้อธิบายถึงความต้องการของมนุษย์ มีลักษณะเป็นลำดับจากลำดับขั้นต่ำไปหาสูง (Hierachy Needs) (Abraham H. Maslow, 1954, PP.69-80) ดังนี้

1. มนุษย์มีความต้องการ ความต้องการมีอยู่เสมอและไม่มีที่สิ้นสุดแต่สิ่งที่มนุษย์ต้องการนั้นขึ้นอยู่กับว่าเรามีสิ่งนั้นอยู่แล้วหรือยัง ขณะที่ความต้องการใดได้รับการตอบสนองแล้ว ความต้องการอย่างอื่นก็จะเข้ามาแทนที่กระบวนการนี้ไม่มีที่สิ้นสุดและจะเริ่มตั้งแต่เกิดจนกระทั่งตาย

2. ความต้องการที่ได้รับการตอบสนองแล้วจะไม่ใช่สิ่งจูงใจของพฤติกรรมอีกต่อไป ความต้องการที่ไม่ได้รับการตอบสนองเท่านั้นที่เป็นแรงจูงใจของพฤติกรรม

3. ความต้องการของมนุษย์มีเป็นลำดับชั้นความสำคัญ กล่าวคือ เมื่อความต้องการในระดับต่ำได้รับการตอบสนองแล้ว ความต้องการระดับสูงก็จะเรียกร้องให้มีการตอบสนองทันที

Maslow แบ่งลำดับชั้นของความต้องการไว้ 5 ชั้น

1. ความต้องการทางร่างกาย (Physiological Needs) เป็นความต้องการขั้นมูลฐานของมนุษย์และเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการดำรงชีวิต เช่น อากาศ อาหาร น้ำดื่ม ที่อยู่อาศัย ยา รักษาโรค ความต้องการทางเพศ ความต้องการพักผ่อนหย่อนใจ

2. ความต้องการความปลอดภัย (Security Needs) เป็นเรื่องของมนุษย์ที่มีความปรารถนาจะได้รับความคุ้มครอง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยจากอันตรายต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับร่างกาย เช่น อุบัติเหตุ อาชญากรรม ฯลฯ มนุษย์ปรารถนาที่อยู่ในสังคมที่เป็นระเบียบ และสามารถคาดหมายได้ (Predictable World)

3. ความต้องการทางสังคม (Social Needs) หมายถึง ความต้องการที่จะเป็นการเข้าร่วมและได้รับการยอมรับความเป็นมิตร และความรักจากเพื่อนร่วมงาน

4. ความต้องการที่จะมีเกียรติยศในสังคม (Esteem or Status Needs) ความต้องการให้ได้รับการยกย่องในสังคมรวมถึงความเชื่อมั่นในตนเอง

5. ความต้องการที่จะได้รับความสำเร็จตามความนึกคิด (Self Actualization) ความต้องการขั้นสูงสุดที่เป็นความต้องการพิเศษ ซึ่งคนธรรมดาเป็นส่วนมากนีกอยากจะเป็น นีกอยากจะได้แต่ไม่สามารถเสาะหาได้การที่บุคคลใดบรรลุถึงความต้องการในขั้นนี้ก็จะได้รับการยกย่องเป็นบุคคลพิเศษ

คนที่ใช้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะ ถ้าเห็นว่า บริการที่ได้รับเป็นบริการที่ดี มีความปลอดภัย ก็ย่อมจะเกิดความพึงพอใจและมีทัศนคติที่ดีต่อบริการขนส่งสาธารณะ รู้สึกว่าการใช้บริการขนส่งสาธารณะมีดีน้อยกว่าการใช้รถส่วนบุคคล เมื่อนั้นจะเป็นการประชาสัมพันธ์บริการขนส่งสาธารณะไปในตัวจะทำให้การให้บริการขนส่งสาธารณะมีเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายที่วางไว้อย่างไม่ยาก

2.2.3 ความพึงพอใจ

ทฤษฎีความพึงพอใจของ Victor Vroom

Victor Vroom (1964 อ้างใน สมยศ นาวิการ, 2533) ได้ให้ความหมายของความพึงพอใจไว้ว่าเป็นผลจากบุคคลนั้น ๆ เข้าไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมหรือเข้าไปรับรู้แล้วเห็นพอใจ โดยความหมายของความพึงพอใจสามารถทดแทนความหมายของทัศนคติได้ ซึ่งบางที่เรียกว่า ทฤษฎี V.I.E เนื่องจากมีองค์ประกอบทฤษฎีที่สำคัญคือ

1. V มาจากคำว่า Valence ซึ่งหมายถึง ความพึงพอใจ
2. I มาจากคำว่า Instrumentality ซึ่งหมายถึง สื่อ เครื่องมือ วิธีทางนำไปสู่ความพึงพอใจ
3. E มาจากคำว่า Expectancy หมายถึง ความคาดหวังภายในตัวบุคคลนั้นๆ บุคคลมีความต้องการ และมีความคาดหวังในหลายสิ่งหลายอย่าง ดังนั้น จึงต้องกระทำด้วยวิธีใดวิธีหนึ่งเพื่อตอบสนองความต้องการหรือสิ่งที่คาดหวังเอาไว้ ซึ่งเมื่อได้รับการตอบสนองแล้วตามที่ตั้งความหวังหรือคาดหวังเอาไว้ นั้น บุคคลก็จะได้รับความพึงพอใจ และในขณะเดียวกันก็จะคาดหวังในสิ่งที่สูงขึ้นไปอีกเรื่อย ๆ

ถ้ารับการศึกษาดังความต้องการและความพึงพอใจของประชาชนในบริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ จะศึกษาในส่วนที่ว่าบริการขนส่งสาธารณะที่ประชาชนมีความต้องการและมีความพึงพอใจที่จะใช้บริการ จะต้องเป็นบริการในลักษณะใด

2.3 สรุปสาระสำคัญจากวรรณกรรมและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

พ.ต.ท.สุบิน อินทปັນ (2537) คำนิยมของชาวเชียงใหม่ที่ต้องการมีรถส่วนตัวกลายเป็นสาเหตุลำดับที่สาม เรื่องนี้เกี่ยวพันกับประเพณี และวิถีชีวิตของคนไทยในภาคเหนือซึ่งไม่ต้องการจะให้ใครดูถูกแม้ว่าฐานะจะไม่ร่ำรวยมากนักก็ต้องพยายามอดตัว เพื่อไม่ให้คนอื่นดูถูกได้ และบางครั้งไม่มีความจำเป็นที่จะต้องมียวดยานพาหนะเป็นของตนเองโดยอาจจะอยู่อาศัยไม่ไกลจากย่านที่มีความสะดวกในการคมนาคมมากนัก แต่ก็จำเป็นที่จะต้องมียานพาหนะของตนหลายคนต้องเป็นหนี้เป็นสินในการซื้อยวดยานดังกล่าว เนื่องจากร้านค้ามีบริการในส่วนนี้เรื่องนี้จึงได้เป็นส่วนของการเพิ่มปัญหาการเพิ่มจำนวนยวดยานในตัวเมืองเชียงใหม่

ร.ต.อ. กฤษดา จันทร์ศรี (2537) ระบบการขนส่งมวลชนที่ยังขาดการพัฒนาให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน กล่าวคือ ในอดีตเมื่อ 20 ถึง 30 ปีก่อน ระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดเชียงใหม่เป็นอย่างไรปัจจุบันก็เป็นอย่างนั้น จะเห็นได้ว่าเป็นความล้มเหลวของระบบขนส่งมวลชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ชาวเชียงใหม่จึงนิยมใช้รถส่วนตัวหรือเปิดโอกาสให้รถยนต์สองแถวรับจ้างเกิดขึ้นอย่างมากมาย จึงเป็นสาเหตุทำให้ปริมาณการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

ลำดวน ศรีศักดิ์ (มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ 2538) เมืองยอมรับว่าบริการรถประจำทางเป็นบริการสาธารณะ ซึ่งต้องเป็นหน้าที่รับผิดชอบในการจัดให้ได้ดีด้วยปริมาณและคุณภาพที่เหมาะสม โดย

1. เมืองมีหน้าที่กำหนดปริมาณและคุณภาพ (จำนวนรถ ความถี่ ช่วงเวลา บริการเส้นทาง เป็นต้น) ซึ่งอาจใช้หน่วยงานเดิม เช่น กรมการขนส่งทางบก หรือองค์กรใหม่ เช่น เมือง เทศบาล เข้ามารับผิดชอบ
2. เมืองจัดให้มีบริการรถประจำทางซึ่งอาจใช้วิธีให้มีผู้ประมูล หรือขอสัมปทานไปดำเนินการ หรือเมือง เทศบาล จัดการเดินรถเองก็ได้โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีผู้โดยสารน้อย หรือขาดทุน
3. เมืองยอมรับว่าการให้การอุดหนุน (Subsidy) รถประจำทางหรือรถขนส่งสาธารณะเป็นสิ่งที่ปฏิบัติกันโดยทั่วไป เพื่อดึงดูดให้คนเดินทางโดยรถประจำทางมากขึ้นสนับสนุนการเดินทางของผู้มีรายได้น้อย ช่วยเหลือผู้ไม่สามารถขับรถยนต์ หรือขับขี่รถจักรยานยนต์ ประชาชนมียานพาหนะที่ปลอดภัยใช้ เมื่อมองในภาพรวม จะเป็นการลดการใช้พลังงานในการเดินทางของเมือง ลดความคับคั่งในกระแสจราจร ซึ่งจะอำนวยความสะดวกทั้งการวิ่งของรถประจำทางและทำให้การวิ่งของรถส่วนบุคคลบนถนนสะดวกขึ้น

ลำดวน ศรีศักดิ์ (2539) รถประจำทางในเมืองภูมิภาค...มุมมองจากนักวิชาการ ระบบการขนส่งเป็นระบบที่นำเอาพาหนะมาวิ่งในโครงข่ายทางมีจุดจอดให้ผู้โดยสารสามารถเข้าหรือออกจากระบบ รวมทั้งมีวิธีการจัดการให้ยานพาหนะแต่ละคันวิ่งจากจุดเริ่มต้นสู่จุดปลายทางสามารถให้บริการผู้โดยสารได้ เมื่อจำเพาะมาที่ระบบรถประจำทางจะพบว่ายานพาหนะที่ใช้คือรถยนต์โดยสารสาธารณะที่ผู้เดินทางไม่ได้เป็นเจ้าของ มีผู้ประกอบการเป็นเจ้าของรถทำการขับขี่โดยพนักงานที่ผ่านการฝึกอบรม วิ่งบนเส้นทางที่กำหนดไว้ก่อนด้วยความถี่ที่กำหนดให้จอดรับส่งผู้โดยสารที่จุดหรือป้ายหยุดรถหรือสถานีรถประจำทาง และมักมีท่ารถที่ปลายทางด้วย รถประจำ

ทางให้บริการกับบุคคลทุกประเภทที่สามารถชำระค่าโดยสารที่มักกำหนดตายตัวซึ่งไม่จำเป็นต้องชำระราคา

ในเมืองภูมิภาคนอกเหนือจากระบบรถประจำทางแล้วก็ยังมีรถขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เช่น รถสองแถวหรือรถโดยสารขนาดเล็กทั้งที่วิ่งประจำทางและไม่ประจำทาง รถ แท็กซี่ รถยนต์สามล้อรับจ้าง รถจักรยานยนต์รับจ้างและรถสามล้อถีบในบางเมืองระบบ รถบัสประจำทางยังมีบทบาทสำคัญ และเจริญเติบโตได้ในขณะที่ในหลายเมืองระบบรถบัสประจำทางที่ไม่ต้องต่อราคา ค่าบริการถูกและปลอดภัยกว่า ไม่สามารถแข่งขันได้กับระบบอื่น ๆ เสื่อมความนิยม รถโดยสารชำระค่าโดยสาร ความถี่น้อยและไม่แน่นอน และในหลายกรณีต้องเลิกกิจการหรือหยุดเดินรถในบางสาย

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (2538) ความเป็นเจ้าของยานพาหนะ ช่วงปี พ.ศ.2533-2536 จำนวนยานพาหนะจดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่ เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.3 ต่อปี ถ้าพิจารณารายละเอียดแล้วจะพบว่า อัตราการเพิ่มของรถส่วนบุคคลจะอยู่ในระดับสูง ถึงร้อยละ 15.7 ต่อปี ปริมาณรถส่วนบุคคลจะเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่าภายในระยะเวลา 5 ปี จากสถิติจำนวนรถจดทะเบียนในปีพ.ศ.2536 มีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรถปิกอัพ และรถจักรยานยนต์ทั้งหมด 95,412 และ 299,554 คัน ตามลำดับเมื่อเทียบจำนวนประชากรทั้งหมดของจังหวัดในปีเดียวกัน (1,534,074 คน) จะได้ปริมาณความเป็นเจ้าของรถดังนี้

ความเป็นเจ้าของรถนั่งส่วนบุคคล / ปิกอัพ = 62 คันต่อ 1,000 คน

ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ = 195 คันต่อ 1,000 คน

ความเป็นเจ้าของรถส่วนบุคคล = 257 คันต่อ 1,000 คน

จากข้อมูลการเดินทางที่สำรวจได้พบว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่ร้อยละ 85 นิยมเดินทางด้วยพาหนะส่วนตัว(รถยนต์หรือจักรยานยนต์) และมีเพียงร้อยละ 12 ที่เดินทางโดยใช้การขนส่งสาธารณะ สัดส่วนของการใช้ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้ คือ รถแท็กซี่ 9.2 % รถปิกอัพ 25.2 % รถตู้ 0.5 % รถมอเตอร์ไซด์ 50.4 % รถสองแถว 10.2 % รถประจำทาง 1.3 % รถสามล้อถีบ 0.4 % รถสามล้อเครื่อง 0.1 % และ รถอื่น ๆ อีก 2.45 %

ทัศนศึกษา นิยมลรัตน (มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ 2536) การขนส่งผู้โดยสารก็คือการนำหรือเคลื่อนย้ายคนจากที่แห่งหนึ่งไปสู่ที่อีกที่หนึ่ง โดยอาศัยสื่อกลางการเดินทางประเภทต่าง ๆ ทั้งนี้ ผู้ที่ทำการขนส่งจะต้องดำเนินการนำส่งผู้โดยสารให้ถึงจุดหมายปลายทางภายใต้ราคา และเงื่อนไขที่ตกลงกันได้

การขนส่งจัดเป็นกิจการสาธารณูปโภค (Public Utility) ประเภทหนึ่งกล่าวคือ เป็นกิจการต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องอย่างใกล้ชิดกับวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนที่รัฐจำเป็นต้องมีไว้บริการ หากบริการจากกิจการสาธารณูปโภคขาดข้องเมื่อใดก็จะนำความเดือดร้อนมาสู่ประชาชนเมื่อนั้น ดังนั้นรัฐจึงจำเป็นต้องมีกิจการเหล่านี้ไว้บริการตลอดเวลา แม้ว่ารัฐจะขาดทุนก็ตาม กิจการสาธารณูปโภคที่ว่ามีได้แก่การขนส่ง ฯลฯ การดูแลบำรุงกิจการสาธารณูปโภคที่ว่านั้น รัฐจะใช้งินที่ได้มาจากภาษีอากรของประชาชนมาใช้ในการบริหารงาน ในต่างประเทศ กิจการสาธารณูปโภคหลาย ๆ อย่างจะมีเอกชนเข้ามารับสัมปทานจากรัฐให้เป็นผู้ดำเนินการ โดยมีรัฐเป็นผู้ออกกฎหมายควบคุมอย่างใกล้ชิดแต่สำหรับประเทศไทยนั้นกิจการสาธารณูปโภคจะดำเนินงานโดยรัฐบาลทั้งหมด

ประชด ไกรเนตร และบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, การขนส่งเบื้องต้น(2521) การขนส่งจัดว่าเป็นกิจการประเภทสาธารณูปโภคประเภทหนึ่ง ความหมายของกิจการสาธารณูปโภค (Public Utility) นั้น คือ ธุรกิจที่ผลิตสินค้า หรือบริการซึ่งมีความสำคัญยิ่งในการดำรงชีวิต และประกอบอาชีพของประชาชน เช่น การขนส่ง การผลิตกระแสไฟฟ้า ฯลฯ

กิจการสาธารณูปโภคมีความสำคัญต่อชีวิตประจำวันของประชาชนและเศรษฐกิจของประเทศ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่รัฐบาลจะต้องเข้าควบคุมให้มีบริการเป็นประจำ และเพียงพอกับความต้องการของประชาชน ตามปกติรัฐบาลจะมอบหมายให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ หรือให้สัมปทานโดยรัฐเป็นผู้ควบคุม และออกกฎหมายข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อให้มีบริการได้มาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและประชาชนยินดีจ่ายค่าบริการให้ แต่ในบางประเทศรัฐบาลจะเป็นผู้ดำเนินการสาธารณูปโภคเสียเอง

โตมร สุขปรีชา, แพรว (25 มีนาคม 2539) รถแดงคันสุดท้าย บางความหมายของเชียงใหม่ รถแดงคือพาหนะสำคัญของชาวเชียงใหม่และชาวเหนือโดยทั่วไป ทั้ง ๆ ที่รถแดง คือรถสองแถวเล็กธรรมดา ๆ ที่ทำสีแดงตลอดคัน แต่รถแดงของชาวเหนือก็มีความพิเศษอันแสดงถึงน้ำเนื้อ และนิสัย ใจคอของคนเหนือออกมาชัดเจนรถแดงจะวิ่งไปทั่วเมือง เมื่อใครเรียกรถแดง เจ้าของรถจะเป็นผู้ตัดสินใจว่าจะไปหรือไม่และถ้าไป จะไปทางไหน ใช้เส้นทางอย่างไร จะไปส่งผู้โดยสารคนไหนก่อน ทั้งหมดนี้ล้วนแล้วแต่ขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจของคนขับแต่เพียงประการเดียวผู้โดยสารไม่มีโอกาสรู้เลยว่าตนจะต้องผ่านเส้นทางไหนบ้างก่อนจะไปถึงจุดหมาย ทั้งไม่มีโอกาสรู้เลยว่าจะต้องใช้เวลาเท่าไรในการเดินทาง

รถสองแถวในกรุงเทพฯ ต้องมีเส้นทางระบุชัดเจนว่าจะไปไหน รถแท็กซี่ก็จะรับผู้โดยสารเพียงคนเดียวเท่านั้นและนำผู้โดยสารไปส่งโดยเร็วที่สุด แต่ผู้โดยสารรถแดงไม่รู้อะไรเลยสักอย่างเดียว รู้แต่ว่าเขาจะไปถึงจุดหมายแน่ ๆ เท่านั้น

บริษัทเซาท์อีสเอเชียเทคโนโลยี จำกัด บริษัทเอพซีลอนจำกัดและบริษัท หลุยส์ เบอร์เยอร์ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนลลิงค์, กับการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ (2537) ผลการศึกษา พบว่า

การเพิ่มประสิทธิภาพในการ "ขนคน" บนพื้นที่ถนนอันจำกัด โดยการขนส่งผู้โดยสารคราวละมาก ๆ ทดแทนการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง และทำให้เกิดความแออัดในการจราจรเป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศมาก การจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนขนาดที่พอเหมาะและมีความสะดวกสบายในการเดินทาง จะทำให้มีการเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นการทดแทนการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลในระดับหนึ่ง

การเพิ่มคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น ถึงจะพอเห็นได้ในเมืองใหญ่อื่น ๆ ที่มีระบบขนส่งมวลชนให้บริการ บ้านเมืองจะสะอาด อากาศจะบริสุทธิ์ ฝุ่นละอองและควันพิษต่าง ๆ ที่เกิดจากท่อไอเสียรถยนต์ และเสียงดังที่ก่อให้เกิดความรำคาญจะม่น้อยเมื่อเทียบกับกรุงเทพฯ หรือเชียงใหม่ การเพิ่มบริการที่ดีและมีประสิทธิภาพของระบบขนส่งมวลชนจะมีส่วนสำคัญให้มีการลดมลภาวะต่าง ๆ ได้มาก

ความเป็นไปได้ในการลงทุนโดยทั่วไป การลงทุนระบบขนส่งสาธารณะส่วนใหญ่ทั่วโลก ต้องได้รับการสนับสนุนทางการเงินไม่ว่าจะเป็นการให้เปล่าโดยรัฐบาลบางส่วนและการสนับสนุนในรูปแบบอื่น การสนับสนุนโครงการระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ ควรมีการลดราคากระแสไฟฟ้า เพื่อสนับสนุนโครงการ การเก็บภาษีอากร หรือภาษีน้ำมัน เพื่อการขนส่งสาธารณะเป็นการช่วยลดการใช้รถส่วนบุคคล

คณะกรรมการพิจารณากิจการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่ (1/2520) สำหรับในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ อาจมีความแตกต่างและความจำเป็นกว่าเทศบาลอื่นเพราะมีถนน ตรอก ซอย มากกว่าเทศบาลอื่น และมีรถประมาณ 2,000 คันเศษ มากกว่าเทศบาลอื่นเช่นกัน หากจะให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งมีเจ้าหน้าที่เพียง 4-5 คน ดำเนินการตามขั้นตอนที่วางไว้คงต้องใช้เวลาอีกนาน จึงให้หารือกรมการขนส่งทางบกกว่า หากคณะกรรมการพิจารณากิจการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่ จะให้ขนส่งจังหวัดและผู้กำกับกับการตำรวจจราจรจังหวัด ร่วมกันพิจารณากำหนดเส้นทางเดินรถหมวด 1 (ประเภท 2) ขึ้นทั่วทั้งเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยยังไม่

ต้องสำรวจจำนวนรถ เมื่อคณะกรรมการพิจารณากิจการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่เห็นชอบตามเส้นทางที่กำหนดไว้แล้ว คณะกรรมการพิจารณากิจการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่ จะออกประกาศให้เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถเล็ก มาแสดงความจำนงว่าจะเดินรถในเส้นทางสายใดภายในระยะเวลาที่กำหนด แล้วให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถเล็กที่แสดงความจำนงไปยื่นคำขอจัดตั้งสหกรณ์ ซึ่งอาจเป็นสหกรณ์เดียวหรือหลายสหกรณ์ หรืออาจรวมกับสหกรณ์ที่ได้จัดตั้งขึ้นแล้ว (มีอยู่ 2 สหกรณ์ คือ สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด และสหกรณ์เดินรถสันกำแพง จำกัด) ก็ได้แล้วแต่ความสมัครใจของเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถเหล่านั้น สำหรับเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถที่ไม่ได้มาแสดงความจำนง ภายในเวลาที่กำหนด ไม่ว่าจะด้วยเหตุใดก็ตาม เพื่อมิให้ต้องประสบความเดือดร้อน แม้จะเป็นรถที่วิ่งภายหลังวันประกาศจดทะเบียนสหกรณ์ประเภทบริการในจังหวัดเชียงใหม่ก็ตาม แต่ถ้าได้จดทะเบียนตามกฎหมายรถยนต์ที่จังหวัดเชียงใหม่ก่อนวันที่คณะกรรมการพิจารณากิจการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่ออกประกาศแล้วสหกรณ์ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องรับเข้าเป็นสมาชิกด้วย กรรมการขนส่งทางบกจะเห็นด้วยหรือไม่ประการใด

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่ (1/2523) ค่าโดยสารรถสี่ล้อเล็กหลังจากที่น้ำมันเชื้อเพลิงได้ขึ้นราคามาเมื่อครั้งหลังสุด ค่าโดยสารก็ได้เพิ่มมาเป็นผู้ใหญ่ 4 บาท นักศึกษา 3 บาท นักเรียน 2 บาท พวกรถสี่ล้อก็ได้เก็บค่าโดยสารลักษณะนี้มาจนถึงบัดนี้ ในระหว่างที่พวกรถสี่ล้อได้พยายามขึ้นราคาค่าโดยสารมาเรื่อย ๆ ตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิง จาก 2 บาทเป็น 3 บาท จนกระทั่งมาเป็นอัตราค่าโดยสารตามที่ได้กล่าวไปแล้วนี้ ทางคณะกรรมการควบคุมการขนส่ง ได้ร่วมมือกับทางจังหวัด ดำรวจ และสำนักงานขนส่งจังหวัด เชียงพวงสี่ล้อเล็กมาประชุม 2-3 ครั้งแล้ว เพื่อพิจารณาดำเนินการให้พวกรถลดค่าโดยสารลงมา โดยเมื่อครั้งที่เก็บ 3 บาทก็ให้ลดลงเหลือ 2.50 บาท และเมื่อพวกรถได้ขึ้นค่าโดยสารเป็น 4 บาท ก็ขอให้ลดลงมาเป็น 3 บาท และ 3.50 บาท พวกรถก็ได้ร้องกันเป็นจำนวนมากว่า การเก็บค่าโดยสารตามที่คณะกรรมการกำหนด ทำให้รายได้ไม่เพียงพอกับค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ในที่สุดพวกเขาก็อยู่ไม่ได้ทางคณะกรรมการก็ได้รับทราบไว้ อย่างไรก็ตาม เมื่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจังหวัดเชียงใหม่ ได้รับรถพวกนี้จดทะเบียนโดยนายทะเบียนกรรมการขนส่งทางบกได้เป็นจำนวนมากแล้ว ก็จะดำเนินการพิจารณาหาทางแก้ไขอัตราค่าโดยสารรถสี่ล้อเล็กใหม่ให้มีความเหมาะสมมากที่สุดหรือไม่เช่นนั้น ก็จะกำหนดกฎเกณฑ์ค่าโดยสารใหม่ที่เหมาะสมกับสภาพความจริง

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่ (2/2525) ตามนโยบายที่จะให้รถสี่ล้อที่รับส่งผู้โดยสาร เดิมทีขึ้นกับกรมตำรวจมาอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทาง

บก พ.ศ.2522 ให้เจ้าของรถดังกล่าวได้ปฏิบัติตามกฎหมาย คือ ให้จดทะเบียน จักรเย็บผ้า และ ประกอบการขนส่งถูกต้องตามนโยบายและกฎหมาย คณะกรรมการฯ เคยมีมติไว้ 4 ประการ

1. กำหนดให้เป็นเส้นทางรถยนต์โดยสารประจำทาง โดยมีสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด เป็นผู้ได้รับอนุญาต

2. ให้รับรถทั้งหมดที่วิ่งในเส้นทางเข้าไปรวม แล้วกำหนดจำนวนรถให้แน่นอน

3. ตรวจสอบสภาพรถแล้วเปลี่ยนประเภทให้เป็นรถประจำทางที่ถูกต้องตามกฎหมาย

4. การรับรถในระยะแรกให้ผ่อนผัน ให้เป็นแบบเดิมไปก่อน

บัดนี้ระยะเวลาล่วงเลยมาเป็นเวลา 2 ปีเศษแล้ว สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด ได้รับรถ จำนวน 2,370 คัน โดยสภาพรถเดินรับส่งผู้โดยสารประจำเพียง 500-600 คัน ส่วนนอกจากนั้น จะเดินรับ-ส่งผู้โดยสารจากหมู่บ้านมาตัวเมืองเพียงวันละ 2 เที่ยว (ไป-กลับ) รับ-ส่ง นักเรียน เฉพาะเข้า-เย็นบ้าง และเดินรถในเวลากลางคืนเนื่องจากเวลาราชการบ้าง (เจ้าของรถเป็นข้าราชการ)

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่ (3/2528) สมาชิกสหกรณ์ นครลานนาเดินรถ จำกัด ประท้วงขอให้ทางราชการแก้ไขปัญหารถสามล้อเครื่อง และการเดินรถทับเส้นทาง โดยกลุ่มรถเล็กสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด วิ่งอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ประมาณ 100 กว่าคัน รวมตัวกันประท้วงขอให้ทางราชการแก้ไขปัญหารถสามล้อเครื่องและการเดินรถทับเส้นทาง สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด ได้จัดให้มีการประชุมใหญ่วิสามัญขึ้น ในวันที่ 5 พฤศจิกายน 2538 เวลาประมาณ 10.00 น. ณ สมาคมฮากกา ตำบลช้างคลาน อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ที่ประชุมได้ขอให้ทางราชการพิจารณาแก้ไขปัญหารถสามล้อเครื่อง ที่มาวิ่งแย่งผู้โดยสารในเขตตัวเมืองส่วนปัญหาการเดินรถทับเส้นทางนั้น ทั้ง 3 สหกรณ์ คือ สหกรณ์นคร เชียงใหม่เดินรถ จำกัด สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด และสหกรณ์เดินรถสันกำแพง จำกัด จะร่วมประชุม เพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหากันก่อน แล้วแจ้งให้ทางราชการทราบ โดยให้ทางเจ้าหน้าที่ ปฏิบัติตามระเบียบกฎหมายต่อไป

รถสามล้อเครื่อง เดิมจดทะเบียนไว้ 68 คัน จดทะเบียนใหม่ 190 คัน ย้ายเข้ามา 112 คัน ประกอบเอง 78 คัน

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่ (1/2532) สหกรณ์นคร เชียงใหม่เดินรถ จำกัด สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด ขอให้ทบทวนจำนวนรถสามล้อเครื่องใน จังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากก่อให้เกิดปัญหากับสมาชิกสหกรณ์ สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด มีสมาชิกมีรถ 3,007 คัน สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ จำกัด มีสมาชิกมีรถ 2,701 คัน ส่วนใหญ่วิ่ง

รถขนาดเล็กรับ-ส่ง ผู้โดยสารในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ประสบความสำเร็จจากการที่มีผู้นำรถสามล้อเครื่อง มารับแก่งแย่งแข่งขันกับสมาชิกสหกรณ์ ปัจจุบันสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด มีรถเดินอยู่หลายพันคัน ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ถ้าเพิ่มสามล้อเครื่องขึ้นอีก จากเดิมมีอยู่พันกว่าคัน ก็จะเกิดการแก่งแย่งแข่งขันและก่อให้เกิดความเสียหายมากขึ้น คณะกรรมการฯ เห็นว่าการให้จัดระเบียบรถสามล้อเครื่องเป็นนโยบายของทางจังหวัดที่จะจำกัดจำนวน เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อน การแออัด ความไม่เป็นระเบียบของการจราจร และการมีปริมาณรถสามล้อเครื่องมากเกินไปจนเกิดความจำเป็น โดยมีเหตุผลประกอบ คือ สภาพเมือง อัตราการเพิ่มของรถ การนำรถจากที่อื่นมาวิ่ง สภาพของเมืองขยายออกไปยาก จำนวนรถรับจ้างมีมากอยู่แล้ว การเกิดมลภาวะ การวางแผนอาชีพของพวกรถสี่ล้อ รถสามล้อเครื่องควบคุมยาก รถจากจังหวัดข้างเคียงมาใช้มาก มีการจดทะเบียนรถตามกฎหมายอื่นมาก ทำให้เกิดการเพิ่มสามล้อส่วนบุคคล ปัญหาตัวแทนขายรถและบริษัทเงินทุน