

## บทที่ 6

### สรุปผลและข้อเสนอแนะ

#### 6.1 สรุปผลการศึกษา

##### 6.1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างจำนวน 295 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 54.6 เป็นเพศชาย และกลุ่มตัวอย่างจำนวน 243 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.0 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 72.2 มีอายุอยู่ในช่วง 21-40 ปี ในขณะที่ ร้อยละ 9.3 มีอายุไม่เกิน 20 ปี หรือกลุ่มตัวอย่างถึงร้อยละ 90.7 อยู่ในวัยทำงาน ส่วนหนึ่งยังต้องพึ่งพาอาศัยระบบการสงเคราะห์ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ในระดับหนึ่ง

ในด้านระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างนั้น พบว่า ร้อยละ 26.1 มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 23.3 มีการศึกษาในระดับอนุปริญญา และร้อยละ 23.1 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างที่ใช้สำหรับในการศึกษาคั้งกระจายอยู่ในทุกกลุ่มระดับการศึกษา ซึ่งหมายถึงการประกอบอาชีพที่อาจจะหลากหลาย กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 34.4 ประกอบอาชีพรับจ้าง และร้อยละ 27.6 ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ ส่วนที่เหลือประกอบอาชีพอื่น ๆ เช่น เกษตรกรรม ค้าขาย/ทำธุรกิจส่วนตัว เป็นต้น ซึ่งการประกอบอาชีพที่หลากหลายของกลุ่มตัวทำให้เกิดการกระจายตัวในด้านการใช้บริการขนส่งสาธารณะ ที่จะขึ้นอยู่กับรายได้ของครอบครัว จากการศึกษานี้ แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 36.5 มีรายได้ไม่เกิน 4,500 บาทต่อเดือน ร้อยละ 35.9 มีรายได้ 4,501-9,000 บาทต่อเดือน และร้อยละ 27.6 มีรายได้มากกว่า 9,001 บาทต่อเดือน จะเห็นว่าในทุกกลุ่มระดับเงินเดือนจะมีจำนวนกลุ่มตัวอย่างในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ในด้านการมีรายได้ของประชาชนนั้น เป็นส่วนสนับสนุนให้มีการไปซื้อรถส่วนตัวกันเพิ่มมากขึ้นด้วยเช่นกัน

สำหรับที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ร้อยละ 43.52 มีที่อยู่อาศัยในอำเภออื่นของจังหวัดเชียงใหม่ ร้อยละ 34.26 มีที่อยู่อาศัยปัจจุบันอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ร้อยละ 55.6 มีสมาชิกในครอบครัว 4-6 คน ในขณะที่ร้อยละ 33.1 มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 1-3 คน และในครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างนั้น ร้อยละ 87.4 มีรถส่วนตัวไว้ใช้ในครอบครัว ในขณะที่มีกลุ่มตัวอย่างจำนวนเพียง 61 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 11.3 ไม่มีรถส่วนตัวไว้ใช้ และในกลุ่มที่รถส่วนตัว

ใช้นั้น ร้อยละ 60.7 จะเป็นรถจักรยานยนต์ แต่ร้อยละ 32.4 มีรถยนต์ส่วนบุคคลประเภทรถปิคอัพ และใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างที่มีแก๊ส คือร้อยละ 30.4 อย่างไรก็ตาม พบว่า จำนวนรถส่วนตัวของกลุ่มตัวอย่างถึงร้อยละ 56.3 มีจำนวน 2 คัน และร้อยละ 27.0 มีรถส่วนตัวตั้งแต่ 3 คันขึ้นไป การมีรถส่วนตัวเพิ่มมากขึ้นจะมีผลต่อการใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะในระดับต่ำด้วยเช่นกัน หากพิจารณาจากข้อมูลนี้ จะเห็นว่าโอกาสของกลุ่มตัวอย่างเพียงร้อยละ 16.7 ต้องหันมาใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะเพราะไม่มีรถส่วนตัวใช้ในครอบครัว แตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างกว่าร้อยละ 80 ที่มีรถยนต์ส่วนบุคคลไว้ใช้ในครอบครัว โอกาสการใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะของกลุ่มตัวอย่างหลังนี้จึงลดตามลงไปด้วย

#### 6.1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะของกลุ่มตัวอย่าง

จากผลการวิเคราะห์แบบสอบถาม พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 45.6 ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทางในการไปทำธุรกิจ ใน รองลงมา กลุ่มตัวอย่างจำนวน 204 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 37.8 ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง ทั้งนี้จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างนิยมเดินทางโดยการใช้รถประจำทางจำนวนค่อนข้างต่ำ คือมีเพียงจำนวน 16 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 3.0 เท่านั้น ซึ่งต่ำกว่าการนิยมการเดินทางโดยใช้รถสองแถวที่มีจำนวน 67 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 12.4

จากข้อมูลนี้แสดงให้เห็นว่า แม้ว่ากลุ่มตัวอย่างจะมีรถจักรยานยนต์มากที่สุด (ตารางที่ 9) แต่การเดินทางไปทำธุรกิจในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่นิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้ อาจเป็นไปได้ว่าการเดินทางโดยใช้รถประจำทาง หรือรถสองแถว ของกลุ่มตัวอย่างไม่ได้รับความสะดวกที่ต้องใช้การเดินทางด้วยรถยนต์หลายทอดจึงจะถึงจุดหมาย แต่การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว หรือรถจักรยานยนต์มีความรวดเร็วในการเดินทางมากกว่า กลุ่มตัวอย่างจึงนิยมใช้การเดินทางด้วยวิธีหลัง เพราะจากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการใช้รถส่วนตัว พบว่า ร้อยละ 50.9 ใช้รถส่วนตัวร่วมกับบุคคลอื่นในครอบครัวเป็นส่วนใหญ่ ร้อยละ 45.7 แยกใช้รถส่วนตัวจากบุคคลอื่นในครอบครัว ด้วยเหตุนี้จึงเป็นสาเหตุ 2 ทางคือ กลุ่มที่ใช้ร่วมกันภายในครอบครัว ก็จะไม่นิยมมาใช้รถในระบบการขนส่งสาธารณะ ส่วนผู้ที่ใช้แยกจากบุคคลอื่นภายในครอบครัว ก็จะทำให้ขาดยานบนท้องถนนมีจำนวนมากและมีผู้โดยสารเพียงคนเดียว

จากการสอบถามถึงสาเหตุที่ต้องใช้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะของกลุ่มตัวอย่าง ได้คำตอบว่า ร้อยละ 31.1 เห็นว่าการใช้บริการรถสาธารณะนั้นเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สุด แต่ที่น่าสนใจคือ ร้อยละ 26.5 ให้เหตุผลว่าที่ใช้บริการรถสาธารณะนั้น เพราะหากใช้รถยนต์ส่วนตัวแล้วไม่อาจหากที่จอดรถยนต์ได้การใช้บริการนี้จึงสะดวกกว่า กลุ่มนี้คงไม่

สนใจเกี่ยวกับด้านบริการของระบบการขนส่ง หากแต่ถูกจำกัดด้วยเรื่องการจอดรถในสถานที่ทำงานซึ่งมีค่อนข้างจำกัด มีเพียงร้อยละ 17.2 ให้เหตุผลว่าการใช้บริการรถสาธารณะนั้นเป็นเพราะไม่รบกวนตัว ส่วนช่วงเวลาที่นิยมใช้ในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ร้อยละ 54.4 นิยมเดินทางในช่วงเวลา 07.01-09.00 น. มากที่สุด ช่วงเวลาที่นิยมใช้เดินทางเป็นช่วงถัดมาคือระหว่างเวลา 16.01-18.00 น. ที่มีถึงร้อยละ 42.0 ดังนั้นถือว่าเป็นเวลาที่ปกติสำหรับบุคคลทำงานทั่วไป หรือมีงานประจำนิยมใช้ คือ ก่อนเวลาทำงาน และหลังเวลาเลิกงาน ช่วงนี้จึงปรากฏอยู่เสมอถึงสภาพการจราจรที่คับคั่ง การเดินทางค่อนข้างช้า

### 6.1.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของระบบการขนส่งสาธารณะ

#### ก) ความเห็นเกี่ยวกับการให้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะ

การวิเคราะห์ข้อมูลในด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับการให้บริการของระบบการขนส่งสาธารณะ (รถประจำทาง รถขนาดเล็ก (รถสองแถว) รถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊ก ๆ) รถสามล้อถีบ) โดยให้กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นที่ตรงกับความรู้สึกของตนเองมากที่สุด ผลการวิเคราะห์สรุปได้ดังนี้

- 1) กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 44.6 เห็นว่าทางราชการเข้าไปดูแลในบริการของระบบการขนส่งสาธารณะในระดับน้อย
- 2) กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 52.2 เห็นว่าบริการของระบบการขนส่งสาธารณะอยู่ในความนิยมของประชาชน
- 3) กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 48.9 มีความพึงพอใจในบริการของระบบการขนส่งสาธารณะน้อย
- 4) กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 51.1 มีความมั่นใจที่จะให้สมาชิกในครอบครัวใช้บริการรถในระบบการขนส่งสาธารณะในระดับต่ำ
- 5) กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 45.6 เห็นว่าการบริการในระบบการขนส่งสาธารณะนั้นเป็นไปในลักษณะที่ยังไม่ทั่วถึง
- 6) กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 50.6 เห็นว่า ค่านิยมในการมีรถส่วนบุคคลที่ขึ้นอยู่กับความสามารถที่จะหามาได้มากกว่าขึ้นอยู่กับบริการของระบบการขนส่งสาธารณะ

#### ข) ความเห็นเกี่ยวกับสาเหตุที่ทำให้การบริการในระบบการขนส่งสาธารณะไม่ได้รับความนิยม

จากแบบสอบถามกำหนดข้อคำถามให้กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็น เพื่อประเมินและหาเหตุผลต่าง ๆ ที่อาจทำให้การบริการในระบบการขนส่งสาธารณะไม่ได้รับความนิยม จำนวนทั้งสิ้น 16 ข้อ คำตอบดังกล่าวจะมีคะแนนสูงสุด 80 คะแนน และคะแนนต่ำสุด 16 คะแนน ผลการวิเคราะห์สามารถจำแนกความเห็นออกเป็น 5 ช่วง ปรากฏว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 271 ไม่แน่ใจว่ารายละเอียดที่ถามไว้ในแบบสอบถามตอนที่ 2.2 (กรุณาดูแบบสอบถามในภาคผนวกประกอบ) จะเป็นสาเหตุทำให้การบริการในระบบการขนส่งสาธารณะได้รับความนิยมหรือไม่ ทั้งนี้คะแนนเฉลี่ยขอความเห็นทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 48.1 เป็นระดับคะแนนในช่วงไม่แน่ใจ

#### 6.1.4 ความพึงพอใจ ความต้องการ และความคาดหวังต่อระบบการขนส่งสาธารณะ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง เพื่อแสดงความพึงพอใจ ความต้องการ และความคาดหวังต่อระบบการขนส่งสาธารณะ สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 49.4 และ 41.5 มีความพึงพอใจในการใช้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะด้วยรถประจำทาง และรถสองแถว ตามลำดับ เหตุที่มีความพึงพอใจในการใช้บริการของรถทั้งสองประเภทมากที่นั่น ร้อยละ 35.4 ของกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าได้รับความสะดวก และร้อยละ 11.1 เห็นว่าได้รับความรวดเร็ว ด้วยสาเหตุดังกล่าว รถทั้งสองประเภทจึงเป็นที่ต้องการใช้บริการมากที่สุดในระบบการขนส่งสาธารณะ ด้วยความเห็นร้อยละ 59.1 และ 33.7 ตามลำดับ แต่ทั้งนี้

- รถประจำทาง ประชาชนนิยมใช้เพราะค่าโดยสารประหยัด แต่ทั้งนี้ควรได้รับการแก้ไขปรับปรุงแก้ไขเพื่อประโยชน์ในการให้บริการ ประกอบด้วย การเพิ่มจำนวนรถให้มากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ตลอดจนจำนวนเที่ยวของการให้บริการก็ควรได้รับการปรับปรุงโดยการเพิ่มจำนวนเที่ยวบริการให้มากกว่าที่เป็นอยู่ในขณะนี้ สภาพของรถควรได้รับการตรวจสอบ และดูแลอย่างสม่ำเสมอไม่ให้เกิดสภาพที่ทรุดโทรม เพื่อให้เกิดการเดินทางที่เป็นไปอย่างรวดเร็ว ส่วนประเด็นอื่นที่เพิ่มเติมสำหรับการปรับปรุงในการบริการของรถประจำทางนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความเห็นว่า ป้ายหยุดประจำทางในปัจจุบัน ควรปรับปรุง เนื่องจากบริเวณที่ปักป้ายไม่เหมาะสม ไม่มีป้าย และป้ายชำรุดทรุดโทรม ตลอดจนที่พัสดุโดยสาร ควรได้รับการปรับปรุงด้วยเช่นกัน ส่วนด้านอื่น ๆ คือนั่นให้มีการตรวจตราของเจ้าหน้าที่ทางราชการเพิ่มมากขึ้น และทำการประชาสัมพันธ์เส้นทางรถ

- รถสองแถว ก็ได้รับความนิยมเช่นเดียวกัน แต่มีสัดส่วนที่ต่ำกว่า แม้ว่ากลุ่มตัวอย่างจะไม่ระบุว่าสิ่งที่ดีของรถสองแถวที่ทำให้เกิดความนิยมนั้น เกิดขึ้นเพราะอะไร หากแต่มีข้อเสนอแนะให้ปรับปรุงแก้ไขในด้านต่าง ๆ ดังนี้ ต้องการให้ปรับปรุงสภาพของรถ ต้องการให้

ปรับปรุงวินัยของคนขับรถ นอกจากนี้ทางราชการควรเข้าไปตรวจตราเพิ่มขึ้น พร้อมทั้งเสนอแนะให้มีการปรับปรุงที่פקผู้โดยสาร

สำหรับรถสามล้อเครื่อง ไม่ปรากฏว่ามีข้อดี และจากแบบสอบถามที่ได้รับก็ปรากฏว่าได้รับความนิยมในระดับต่ำ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากความเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ดังเช่น ต้องการให้ปรับปรุงวินัยคนขับรถ ต้องการให้ปรับปรุงค่าโดยสาร ไม่มีความมั่นใจด้านความปลอดภัย และต้องการให้มีการตรวจตราของเจ้าหน้าที่ทางราชการเพิ่มขึ้น ด้วยข้อเสนอแนะดังกล่าวจึงเชื่อได้ว่าเป็นสาเหตุทำให้รถสามล้อเครื่องไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควร

ในด้านความคาดหวังเกี่ยวกับการร่วมมือของทางราชการ และภาคเอกชน ในการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะ เพื่อแก้ปัญหาจราจรในเมืองเชียงใหม่ นั้น กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 60.7 เห็นด้วยและมีความคาดหวังในระดับสูงที่จะเห็นภาพของการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะของเชียงใหม่ให้ดีขึ้น มิฉะนั้นแล้วจะเป็นดังเช่นกรุงเทพมหานคร จวบจนขณะนี้ที่ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรให้ลุล่วง และบานปลายจนเป็นปัญหาทางการเมืองอีกด้วย

นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างยังได้แสดงความคิดเห็น และความคาดหวังว่า ระบบการขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน ควรมีรถบริการเฉพาะนักเรียน นักศึกษา เพื่อไม่ให้มาบริการปะปนกันกับประชาชนทั่วไป ทั้งนี้เพราะการรับส่งนักเรียนนั้นต้องการจอดรับ หรือจอดส่งนักเรียนเป็นระยะ ทำให้ผู้ใช้บริการอื่นไปถึงที่หมายล่าช้า โดยความเห็นด้วยดังกล่าวมีถึงร้อยละ 86.9 ของกลุ่มตัวอย่าง อย่างไรก็ตาม จากแบบสอบถามได้ถามความเห็นเกี่ยวกับการจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะดังเช่น รถแท็กซี่มิเตอร์ เป็นต้น ปรากฏว่าความพร้อมที่จะรับบริการบริการในรถยนต์ประเภทดังกล่าวของประชาชนมีไม่มาก คือ ร้อยละ 40.2 เห็นว่าควรจะมี ในขณะที่ร้อยละ 30.7 เห็นว่ายังไม่ควรมี แต่กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 57.0 เห็นด้วยที่จะให้จัดบริการขนส่งมวลชนด้วยระบบไฟฟ้า ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากความเดือดร้อนที่เกิดขึ้นจากสภาพการจราจรที่ติดขัด ทำให้ประชาชนเริ่มให้ความสนใจเกี่ยวกับรถไฟฟ้าที่จะใช้บริการดังเช่นเมืองใหญ่ ๆ ของประเทศที่เจริญแล้ว เพราะสามารถลดความคับคั่งของจราจร ลดมลพิษทางด้านเสียง และอากาศเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ในขณะนี้สิ่งที่ประชาชนต้องการ คือ หวังที่จะให้ทางราชการเข้าไปสนับสนุนการปรับปรุงและพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะก่อนที่ปัญหาทุกอย่างจะสายเกินกว่าที่จะตามเข้าไปแก้ไขได้ง่าย

#### 6.1.5 การวิเคราะห์สมมติฐาน

##### ก. การวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานกับความเห็นด้านการบริการระบบการขนส่ง สาธารณะ

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง ตัวแปรพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่างกับความเห็นในด้านการให้บริการของระบบการขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน โดยใช้สถิติไคสแควร์ พบว่า มีความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรหลายประการ ดังนี้

### 1) ระดับการศึกษา

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างกับความเห็นด้านต่าง ๆ เกี่ยวกับการให้บริการของระบบการขนส่งสาธารณะ พบว่า ความพึงพอใจในหลาย ๆ ด้านขึ้นอยู่กับปัจจัยทางการศึกษา กล่าวคือ กลุ่มที่มีการศึกษาระดับต่ำ (ระดับประถมศึกษา) มักมีความเห็นที่แตกต่างไปจากกลุ่มที่มีการศึกษาที่สูงกว่า ตลอด เว้นแต่ความเห็นในด้านค่านิยมในการมีรถส่วนตัวนั้น กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา ถึงระดับปริญญาตรี มีความเห็นที่สอดคล้องกัน ในขณะที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีเห็นในทางตรงกันข้าม

### 2) การมีรถส่วนตัว

จากผลการวิเคราะห์ที่กล่าวถึงการมีรถส่วนตัว หรือไม่มีรถส่วนตัว จะมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นในหลายประการ ประกอบด้วย ความเห็นเกี่ยวกับการเข้ากำกับดูแลระบบการขนส่งสาธารณะ ความพึงพอใจในการบริการของระบบการขนส่งฯ และความมั่นใจที่จะให้สมาชิกในครอบครัวไปใช้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะ แตกต่างกัน โดยพบว่า กลุ่มที่ไม่มีรถส่วนตัวนั้นค่อนข้างจะมีความคิดเห็นที่เห็นด้วย หรือมีความมั่นใจที่สูงกว่ากลุ่มที่มีรถส่วนตัว อาจเป็นไปได้ว่า กลุ่มที่ไม่มีรถส่วนตัวนั้นต้องพึ่งพาการขนส่งสาธารณะเป็นประจำ ในขณะที่ผู้มีรถส่วนตัวจะหันไปใช้รถส่วนตัวของตนเองแทน ดังนั้นทัศนคติ หรือความเห็นเกี่ยวกับประเด็นความปลอดภัย ประเด็นในการให้บริการของระบบการขนส่งแตกต่างกันออกไปด้วย ควรมีการรณรงค์ในด้านการให้บริการ และรณรงค์ให้ประชาชนทั่วไปมาใส่ใจกับการใช้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น เพื่อสร้างทัศนคติที่ดีต่อประชาชนทั่วไปและนิยมหันมาใช้รถในระบบการขนส่งแทนได้ในที่สุด

### 3) รายได้เฉลี่ย

#### สรุปปัจจัยรายได้เฉลี่ย

จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของกลุ่มตัวอย่าง กับความเห็นในด้านการให้บริการของระบบการขนส่งสาธารณะ พบว่า ความเห็นในด้านการควบคุมด้านการบริการของรัฐ ความนิยมในการใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะ ความเห็นด้านความพึงพอใจของประชาชน ความมั่นใจที่จะให้สมาชิกครอบครัวไปใช้บริการ และความเห็นวาระบบการขนส่งสาธารณะสามารถให้บริการได้ทั่วถึง แตกต่างกันตามกลุ่มรายได้ ทั้งนี้จากทุกรายละเอียดความเห็นที่มีนัยสำคัญ กลุ่มที่มีรายได้ต่ำ (ไม่เกิน 4,449 บาท) ค่อนข้างจะเห็นด้วยในระดับมาก ในขณะที่กลุ่มที่มี

รายได้ปานกลาง (4,500-6,019 บาท) มีความเห็นค่อนข้างกระจาย ในขณะที่กลุ่มมีรายได้มากกว่า 6,020 บาทขึ้นไป มีความเห็นในทุกด้านในลักษณะตรงกันข้ามกับกลุ่มมีรายได้ต่ำ หากประเมินผลการวิเคราะห์ที่ออกมาเช่นนี้ อาจกล่าวได้ว่า การใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะของกลุ่มตัวอย่างจะแตกต่างกันออกไป ทั้งนี้หากพิจารณาจากเรื่องระดับการศึกษา อาชีพ จะไปในแนวทางเดียวกันทั้งสิ้น โดยปัจจัยพื้นฐานด้านระดับการศึกษา อาชีพ ที่มีผลต่อระดับรายได้ และเจาะการวิเคราะห์ของทุกปัจจัยที่กล่าวมาจะส่งผลต่อการใช้บริการ ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างที่มีคุณภาพชีวิตดีกว่า (แนวโน้มเป็นเช่นนั้น) จะหันมาใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะมากกว่า ดังนั้นความผูกพันในด้านการรับบริการจึงมีมากกว่า และท้ายสุดจะเห็นด้วยในทุก ๆ ด้านของการบริการ

#### 4) เพศ

จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเพศ กับความเห็นด้านการให้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะ พบว่า มีความสัมพันธ์กับการเห็นว่าราชการเข้าไปควบคุมดูแลเห็นว่าประชาชนให้ความพึงพอใจในการด้านการบริการ ความมั่นใจที่จะให้สมาชิกไปใช้บริการในระบบการขนส่ง และความเห็นว่าการบริการของระบบการขนส่งสาธารณะเป็นไปอย่างทั่วถึง มีความแตกต่างกันระหว่างเพศชายและเพศหญิง โดยที่เพศชายให้ความเห็นด้วยที่สูงกว่าเพศหญิง แต่ทั้งนี้ความเห็นที่เห็นด้วยในระดับมากนั้น ในทุกกรณีมีค่าไม่เกินร้อยละ 50.0 หรืออีกนัยหนึ่งสามารถสรุปได้ว่าความเห็นทั้งหมดของเพศชายและเพศหญิงยังเป็นไปในลักษณะลบ แต่เพศชายเห็นด้วยในทางลบน้อยกว่าเพศหญิง

#### 5) จำนวนรถส่วนตัว

จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถส่วนตัว กับความเห็นในด้านบริการต่าง ๆ ของระบบการขนส่งสาธารณะ พบว่า การมีจำนวนรถส่วนตัวแตกต่างกัน มีอิทธิพลต่อความเห็นในด้านบริการของระบบการขนส่งสาธารณะหลายประการด้วยกัน ประกอบด้วย ความเห็นที่มีต่อการเข้าไปกำกับดูแลโดยทางราชการ ความพึงพอใจในการให้บริการ และความมั่นใจที่จะให้สมาชิกในครอบครัวใช้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ อย่างไรก็ตาม ความเห็นต่าง ๆ ค่อนข้างจะไม่เป็นลำดับของการมีรถส่วนตัวหรือไม่มีรถส่วนตัว ทั้งนี้ปรากฏว่าในเกือบทุกความเห็นของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนรถส่วนตัว 1 คัน จะมีความเห็น ความพึงพอใจ หรือความมั่นใจในระดับที่สูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ แม้ว่าบางความเห็นจะมีสัดส่วนไม่ถึงร้อยละ 50 ส่วนผู้ไม่มีรถส่วนตัว และมีรถส่วนตัวมากกว่า 1 คัน ค่อนข้างจะเห็นด้วยกับเรื่องเดียวกันในระดับที่ต่ำกว่า

### 6) ปัจจัยอายุ

จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุ กับความคิดเห็นต่าง ๆ เกี่ยวกับการให้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะ พบว่า มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นด้านการเข้า กำกับดูแลโดยทางราชการ ความพึงพอใจในการใช้บริการ และความมั่นใจที่จะให้สมาชิกในครอบครัวใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้ในภาพรวมของอายุต่อความคิดเห็นในการให้บริการระบบการขนส่งสาธารณะ อาจกล่าวได้ว่า ในกลุ่มที่อายุต่ำ ก่อนข้าง จะมีความพึงพอใจในทุก ๆ ด้านที่มีความสัมพันธ์ในสัดส่วนที่สูงกว่ากลุ่มอายุสูงกว่า แม้ว่าบางความคิดเห็นจะมีสัดส่วนของความไม่เห็นด้วย หรือเห็นด้วยน้อย แต่ก็ยังเป็นสัดส่วนที่แสดงความเห็นที่ต่ำกว่ากลุ่มที่มีอายุสูงกว่า อาจเนื่องมาจากกลุ่มนี้เป็นกลุ่มนักศึกษา เยาวชน หรือกลุ่มที่เริ่มทำงานใหม่ ที่ยังต้องพึ่งระบบการขนส่งสาธารณะในสัดส่วนที่สูง จึงทำให้เกิดความผูกพันมากกว่ากลุ่มที่อายุเพิ่มมากขึ้น เพราะกลุ่มอายุสูงขึ้นไปมีสมาชิกในครอบครัว มีรายได้ หรือความสามารถในการจัดหาส่วนตัวมาใช้ภายในครอบครัวได้ดีกว่า ปริมาณการให้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะก็จะลดน้อยลง ทำให้ความคุ้นเคยในด้านบริการ หรือเห็นความไม่สะดวกเมื่อเทียบกับการใช้รถส่วนตัว เพิ่มขึ้น จึงมีความเห็นเกี่ยวกับเรื่องการให้บริการของระบบการขนส่งสาธารณะต่ำ การรณรงค์ให้ทุกกลุ่มอายุได้เล็งเห็นสำคัญในการใช้บริการจากระบบการขนส่งสาธารณะ โดยชี้แจงถึงภาวะวิกฤตของระบบการจราจร หรือชี้แจงถึงการให้บริการที่ดีจากระบบการขนส่ง จะช่วยให้กลุ่มตัวอย่างตระหนัก และเห็นความสำคัญที่จะช่วยเหลือในด้านวิกฤตจราจรให้ลดน้อยลง ทั้งนี้ภาพของการให้บริการของระบบการขนส่งต้องเป็นไปในทิศทางเดียวกันด้วย แม้ว่าในปัจจุบันอาจไม่สามารถกล่าวได้ดีเยี่ยมเพียงใด แต่การให้บริการต้องได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้นอยู่เรื่อย ๆ สอดคล้องกับการรณรงค์

### 7) ที่อยู่อาศัย

จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ ระหว่างที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่าง กับความคิดเห็นด้านบริการของระบบการขนส่งสาธารณะในด้านต่าง ๆ พบว่า มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นด้านเข้าไปกำกับดูแลโดยทางราชการ ความพึงพอใจในบริการระบบการขนส่ง และความมั่นใจในระบบการขนส่งที่จะให้สมาชิกในครอบครัวใช้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยที่กลุ่มที่มีที่อยู่อาศัยในอำเภอเมือง ทั้งในเขตเทศบาล และนอกเขตเทศบาล จะมีความพึงพอใจในด้านบริการที่มีนัยสำคัญในระดับต่ำกว่ากลุ่มที่มีภูมิลำเนาอื่น ๆ ทั้งนี้ อาจกล่าวได้ว่า ความเคยชินของกลุ่มที่มีที่อยู่อาศัยในเขตอำเภอเมือง ที่เห็นภาวะวิกฤตของจราจรของจังหวัดเชียงใหม่ในปัจจุบัน มีผลทำให้ลดความพึงพอใจในด้านบริการของการขนส่งสาธารณะเป็นอย่างมาก เพราะมีความรู้สึกการเดินทางอาจจะช้ากว่าปกติ การให้บริการอาจจะไม่ดีพอเพราะ



ทุกคนต้องเสียเวลาอยู่บนผิวถนนที่การจราจรคับคั่งและอาจมีผลกระทบต่ออารมณ์ หากผู้ใช้บริการรายใดต้องอาศัยบริการขนส่งหลายทอด ยิ่งทำให้เกิดความรู้สึกที่ไม่ดีด้วยความล่าช้า ดังนั้นจึงส่งผลในด้านบริการเป็นอย่างยิ่ง ส่วนผู้ที่อยู่ในเขตอำเภออื่นของจังหวัดเชียงใหม่ ก่อนข้างจะพึงพอใจในการให้บริการในระดับสูง เป็นเพราะว่า จำนวนรถโดยสาร การเดินทาง มีความรวดเร็วกว่าการใช้บริการของรถโดยสารของแต่ละอำเภอ และประการสำคัญการเดินทางของประชาชนที่อยู่นอกเขตอำเภอนั้น ส่วนมากมักจะเป็นการเข้ามาทำธุระ การเข้ามาจะอยู่ในช่วงที่ภาวะของจราจรคลายวิกฤตลง จึงเป็นส่วนที่แตกต่างจากกลุ่มที่มีที่อยู่ในเขตอำเภอเมือง ต้องอาศัยระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อเข้าไปทำงานในสำนักงาน และประสบกับภาวะวิกฤติของจราจรอยู่เป็นประจำ ที่ทำอย่างไรก็ไม่เงิน

ข. การวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานกับระดับความเห็นด้านบริการที่ได้รับความนิยมจากการวิเคราะห์ความแปรปรวนของระดับความเห็นด้านบริการที่ได้รับความนิยมของระบบการขนส่งสาธารณะ จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ในแต่ละปัจจัยพื้นฐานมีความแตกต่างกันในด้านความเห็นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

#### ก) เพศ

เพศชายและเพศหญิงมีความเห็นเกี่ยวกับเหตุที่ทำให้บริการในระบบการขนส่งได้รับความนิยม หรือทำให้ไม่ได้รับความนิยมแตกต่างกัน โดยเพศชายแสดงความเห็นในมุมมองที่ดีกว่าเพศหญิง ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าการใช้บริการในระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เพศชายให้ความนิยมสูงกว่าเพศหญิง

#### ข) ระดับการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีความเห็นด้านบริการในระบบการขนส่งสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยผู้ที่มีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี มีความเห็นด้านบริการด้วยค่าเฉลี่ยต่ำสุด ในขณะที่ผู้มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มีความเห็นด้านบริการด้วยค่าเฉลี่ยต่ำสุด

#### ค) ที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

ผู้ที่อยู่ในนอกเขตอำเภอเมือง มีความเห็นที่ดีว่า กลุ่มที่มีภูมิลำเนาในอำเภอเมืองนอกเขตเทศบาล และมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตเทศบาล ตามลำดับ ทั้งนี้มีเหตุผลสนับสนุนว่า ผู้ที่อยู่นอกเขตอำเภอเมืองนั้น การเดินทางและสัญจรไปยังสถานที่ต่าง ๆ โดยอาศัยรถโดยสาร มักต้องอาศัยเวลาในการรอ หรือปรากฏอยู่เสมอว่าผู้ที่ต้องอาศัยรถเมล์โดยสารนั้น จะต้องรอให้มีจำนวนบุคคลมากพอ รถจึงจะเดินทางไปยังสถานที่เป้าหมาย ดังนั้นเมื่อคนกลุ่มนี้ได้มาพบระบบ

การขนส่งที่มีรถ หรือยวดยานไปมาก่อนข้างดีกว่า จึงมีความเห็นในด้านบริการของขนส่งสาธารณะ ที่ดีกว่ากลุ่มตัวอย่างอื่น ๆ ที่ยังเห็นว่าตนเองไม่ค่อยได้รับความสะดวกจากการรับบริการเลย

#### ง) อาชีพ

กลุ่มอาชีพที่แตกต่างกัน มีความเห็นด้านบริการในระบบการขนส่ง สาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จากผลการวิเคราะห์นี้ แสดงให้เห็นว่า กลุ่มอาชีพที่ใช้แรงงานจะมีความเห็นในด้านบริการขนส่งที่ดีกว่ากลุ่มที่ประกอบอาชีพทำงานในสำนักงาน หรือในอาชีพราชการ เป็นต้น ในขณะที่กลุ่มอาชีพนักศึกษามีความเห็นอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกัน จากเหตุนี้จึงคาดคะเนจากผลการศึกษาได้ว่า จะเกี่ยวเนื่องกับแต่ละอาชีพจะส่งผลกระทบต่อรายได้ อาชีพเกษตรกรรมมีรายได้ที่ไม่สามารถหารส่วนตัวมาใช้ทดแทน จึงต้องพึ่งบริการของการขนส่งสาธารณะ ความผูกพันจึงมีค่อนข้างสูง สำหรับผู้ประกอบการอาชีพนักเรียน นักศึกษาที่มีทัศนคติ หรือความเห็นที่ดีกว่ากลุ่มอื่น เป็นเพราะในปัจจุบันการให้บริการขนส่งสาธารณะ มักจะผ่านไปยังโรงเรียนสำคัญ ของจังหวัด ดังนั้นนอกจากจะประหยัดค่าใช้จ่ายของนักเรียนและนักศึกษาแล้ว ยังได้รับความสะดวกในด้านการเดินทางที่ระบบการขนส่งมีเส้นทางผ่านหน้าโรงเรียนของตน

#### จ) รายได้ต่อเดือน

กลุ่มที่มีรายได้ต่ำ จะมีระดับความเห็นด้านบริการดีกว่า ผู้ที่มีรายได้เฉลี่ยที่สูงกว่า

#### ฉ) การมีรถส่วนตัว

การมีรถส่วนตัวหรือไม่มีรถส่วนตัว จะมีความเห็นด้านบริการในระบบการขนส่งแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยที่ผู้ที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัว มีความเห็นด้านบริการที่ดีกว่า

#### ช) จำนวนรถส่วนตัว

กลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนรถส่วนตัวในครอบครองแตกต่างกัน มีความเห็นด้านบริการในระบบการขนส่งสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผู้มีรถส่วนตัวไม่เกิน 2 คัน มีความเห็นในด้านบริการของระบบการขนส่งสาธารณะดีกว่าผู้ที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัว แต่ผู้ที่มีรถส่วนตัวมากกว่า 2 คัน กลับมีค่าความเห็นที่ลดน้อยลง อาจให้เหตุผลได้ว่า ในขณะที่ยวดยานต่าง ๆ ที่วิ่งอยู่บนท้องถนนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีเป็นจำนวนมาก ดังนั้นผู้ที่มีรถยนต์จำนวน 1 คัน หรือ 2 คัน ขาดความสะดวกที่ต้องไปรับ หรือส่งบุคคลภายในครอบครัว ที่อาจทำงานต่างสถานที่กัน ความไม่สะดวกดังกล่าวเกิดขึ้นเพราะต้องอาศัยรถส่วนตัวร่วมกัน และต้องเผชิญปัญหาการติดบนท้องถนน ทำให้ต้องคำนึงถึงการบริการของรถในระบบการขนส่งสาธารณะ และอาจต้องพึ่งพิงเป็นบางโอกาส ส่วนผู้ที่มีรถส่วนตัวมากกว่า โอกาสที่บุคคลในครอบครัวจะใช้รถยนต์โดย

แยกกันใช้ หรือแบ่งภาระกันเกี่ยวกับการรับส่ง จึงไม่จำเป็นต้องมาคำนึงถึงการรับบริการจากระบบการขนส่งสาธารณะ

## 6.2 ข้อเสนอแนะ

6.2.1 ระบบการขนส่งสาธารณะของเมืองเชียงใหม่ ประเภทรถประจำทาง และรถขนาดเล็ก (สองแถว) ยังเป็นความต้องการของประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้น้อยและด้อยโอกาสทางการศึกษา ทางราชการและผู้ประกอบการขนส่ง จะต้องร่วมมือปรับปรุงและพัฒนา เพราะในอนาคตมีการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจ ประชากรมีการศึกษาและรายได้ดีขึ้น หากบริการการขนส่งสาธารณะยังอยู่ในสภาพเดิม ประชาชนที่เคยใช้บริการขนส่งสาธารณะในการเดินทางจะหันไปใช้รถส่วนตัว อาจทำให้การจราจรของเมืองเชียงใหม่ที่มีปัญหาอยู่แล้ว มีปัญหามากเพิ่มขึ้นจนยากที่จะแก้ไข

6.2.2 การปรับปรุง และพัฒนารถโดยสารประจำทางในเขตเมืองเชียงใหม่ ให้มีความทันสมัย เช่น เป็นรถปรับอากาศ มีความสะดวก สบาย สะอาด พนักงานประจำรถมีวินัยและมารยาทดี จำนวนรถ จำนวนเที่ยวมีมากพอไม่ต้องรอนาน มีป้ายหยุดรถที่เหมาะสม ศาลาที่พักคนโดยสารป้องกันแดดและฝน มีการประชาสัมพันธ์ที่ดี จะทำให้ผู้ใช้บริการอยู่แล้วมีความพึงพอใจใช้บริการต่อไป และผู้ใช้รถส่วนตัวอาจหันมาใช้บริการเพราะในเขตเมืองนอกจากจะมีปัญหาจราจรแล้ว ยังมีปัญหาที่จอดรถส่วนตัวมีจำกัด และหายาก

6.2.3 รถขนาดเล็ก (สองแถว) มีเป็นจำนวนมาก แต่ยังคงด้อยในด้านการให้บริการ ต้องปรับปรุงสภาพรถ วินัยและมารยาทของพนักงานขับรถ อัตราค่าโดยสารที่เป็นมาตรฐาน ตลอดจนมีการตรวจตราดูแลจากเจ้าหน้าที่ เพื่อสร้างความอบอุ่นใจและความเชื่อมั่นในบริการ

6.2.4 รถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กๆ) และรถสามล้อถีบ ไม่อยู่ในความนิยมของประชาชน ควรแก้ไขปัญหาเรื่องวินัยของผู้ขับขี่ ค่าโดยสารที่ไม่มีมาตรฐาน ความปลอดภัยในบริการ การที่ทางราชการจำกัดจำนวนรถประเภทดังกล่าวข้างต้นโดยไม่อนุญาตให้จดทะเบียนเพิ่ม นับว่าเป็นการกระทำที่ถูกต้อง

6.2.5 ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองเชียงใหม่ จำนวน 3 ราย คือ บริษัทเชียงใหม่ไทยเดินรถ จำกัด บริษัทเปรมประชาชนส่ง จำกัด และบริษัท เอ ซี ซี เรียดเอสเตท จำกัด ปัจจุบันประสบปัญหาการขาดทุนในการดำเนินกิจการให้บริการด้วยรถโดยสาร เนื่องจากทางราชการกำหนดอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุนในการเดินรถ ปัญหาความหนาแน่นของการจราจรทำให้รถติด ปัญหาค่าแรงงาน ค่าตัวรถ ค่าอะไหล่ ค่าน้ำมัน

เชื้อเพลิงที่ขยับสูงขึ้นแต่อัตราค่าโดยสารไม่ได้รับการปรับปรุง ทางราชการจะต้องเข้าไปให้คำปรึกษา แนะนำ ช่วยเหลือ เพื่อแก้ไขปัญหา

6.2.6 ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถขนาดเล็ก (รถสองแถว) ในเขตเมืองเชียงใหม่ คือ สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด ไม่สามารถควบคุมดูแลสมาชิก ซึ่งเป็นรถร่วมกิจการ ให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เช่น การจัดเดินรถตามเส้นทางที่กำหนด การเก็บค่าโดยสารตามอัตราที่กำหนด โดยอ้างว่า จำนวนสมาชิกหรือรถร่วมกิจการมีมากถึง 3,000 คัน ประสบกับการขาดทุนจากการเดินรถตามเส้นทางและการเก็บค่าโดยสารตามที่ทางราชการกำหนด นอกจากนี้ยังมีสมาชิกสหกรณ์เดินรถกลุ่มหนึ่ง จะก่อการประท้วงโดยนำรถปิดกั้นการจราจรถนนสายต่างๆ ในเมือง เมื่อเกิดความไม่พอใจเป็นข้อต่อร้องกับทางราชการอยู่เสมอ ทำให้ผู้จะมาลงทุนประกอบกิจการขนส่งรายใหม่ ซึ่งจะมาลงทุนให้ระบบการขนส่งทันสมัย ไม่อยากจะมาลงทุน เพราะเสี่ยงต่อการกระทบกระทั่ง และการประท้วงของกลุ่มรถขนาดเล็ก (สองแถว) ดังนั้น หน่วยงานของทางราชการที่เกี่ยวข้องในการจัดระเบียบการขนส่งจราจร ฯลฯ ต้องร่วมมือกันควบคุม จัดระเบียบให้เป็นไปตามกฎหมายภายใต้การพื้นฐานของความอยู่รอดของรถขนาดเล็ก (สองแถว) อย่างเป็นรูปธรรม การพัฒนาและปรับปรุงรถโดยสารประจำทางและรถขนาดเล็ก จึงจะดำเนินการมีความก้าวหน้าทันกับความต้องการของประชาชน และความเจริญเติบโตของบ้านเมือง

6.2.7 ระบบข้อมูลความต้องการ และความพึงพอใจในบริการรูปแบบการประกอบการขนส่งในเมืองที่หลากหลาย ทางราชการและผู้ประกอบการขนส่งจะต้องมีอย่างทันสมัย เพื่อการจัดบริการให้สอดคล้องกับความต้องการและความพึงพอใจของประชาชน

6.2.8 เทศบาลนครเชียงใหม่ ในฐานะส่วนราชการบริหารส่วนท้องถิ่น สมควรให้การสนับสนุน การจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ เช่น การจัดทำป้ายหยุดรถประจำทางหรือรถขนาดเล็ก ที่พิกัดคนโดยสาร

6.2.9 การพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ในอนาคตควรพิจารณา

6.2.9.1 พัฒนาการขนส่งสาธารณะให้มีคุณภาพเพียงพอที่จะจูงใจผู้ใช้รถส่วนตัวหันมาใช้ อย่างน้อยเป็นการเดินทางในพื้นที่ที่มีการจราจรคับคั่ง เพราะรถส่วนตัวและรถโดยสารแต่ละคันใช้พื้นที่ถนนในการจราจรเกือบเท่ากัน แต่รถโดยสารสามารถบรรทุกคนโดยสารได้มากกว่า

6.2.9.2 การจัดบริการขนส่งสาธารณะควรมีบริการที่หลากหลาย เพราะผู้ใช้รถส่วนตัวจะหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะจะต้องเป็นบริการที่มีคุณภาพสูง เช่น มีเส้นทางตรง เป็นรถปรับอากาศ มีที่นั่ง สามารถขึ้นลงง่าย ไม่ต้องรอนาน เดินทางได้รวดเร็ว มีความปลอดภัย มีบริการที่เชื่อมโยงหรือ

ต่อเนื่อง ซึ่งราคาค่าบริการก็จะสูงตามไปด้วย ส่วนผู้ที่มีรายได้น้อยจะไม่สามารถใช้บริการที่มีราคาแพงได้ เพราะต้องประหยัด งบประมาณ บริการที่มีคุณภาพปกติ แต่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

6.2.9.3 การปรับปรุง ก่อสร้างหรือขยายถนน ควรออกแบบให้สามารถเอื้ออำนวยต่อการบริการขนส่งสาธารณะ สามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

6.2.9.4 ปัญหาการจราจร ปัญหามลพิษจากสิ่งแวดล้อม เกิดจากการใช้ยานพาหนะได้ทวีความรุนแรงขึ้นตามจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น การพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะด้วยการใช้ระบบการขนส่งมวลชน เพื่อลดปัญหาการจราจร ปัญหามลพิษเป็นสิ่งจำเป็นมาก ระบบการขนส่งมวลชนที่ใช้ได้ผลในเมืองใหญ่ ๆ ของประเทศที่เจริญแล้ว ควรได้รับการพิจารณานำมาปรับใช้อย่างเร่งด่วน เช่น บริการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าชนิดต่าง ๆ

6.2.9.5 เมื่อมีการจัดระบบการขนส่งสาธารณะให้สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างทั่วถึงแล้ว มาตรการควบคุมจำนวนรถและหรือการใช้รถส่วนบุคคลในเขตเมือง โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการจราจรคับคั่งสมควรถูกนำมาพิจารณาดำเนินการ

6.2.9.6 หน่วยงานของรัฐหรือเอกชน หรือรัฐร่วมกับเอกชน ควรมีแผนแม่บทในการจัดบริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองทั้งปัจจุบันและอนาคตที่ชัดเจน เพื่อให้มีการปฏิบัติไปในทางเดียวกัน จะก่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลแก่ส่วนรวมมากกว่าการดำเนินการในปัจจุบัน