

สรุปการวิจัยและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุป

ในการศึกษาการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ในครั้ง นี้จะเป็นการศึกษาถึงบทบาทและความสำคัญของรถสองแถวต่อการขนส่งผู้โดยสารใน เมืองเชียงใหม่ ตลอดจนศึกษาถึงปัญหาการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถสองแถวและเสนอ แนวทางในการปรับปรุงการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ให้มี ประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น โดยในการศึกษาจะเริ่มจากศึกษาถึงประวัติและพัฒนาของ เมืองเชียงใหม่ โดยเน้นถึงลักษณะทางกายภาพของเมือง โดยเฉพาะลักษณะโครง สรางเมือง โครงข่ายการสัญจรและพื้นที่ปลูกสร้าง ตั้งแต่ก่อรูปสร้างเมืองเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 1839 จนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้เพื่อให้เข้าใจถึงสภาพของเมืองเชียงใหม่เด่นชัดขึ้น จากนั้นจะศึกษาถึงองค์ประกอบหรือตัวแปรต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดการเดินทาง ซึ่งได้แก่ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน, ลักษณะของประชากร ตลอดจนโครงข่ายการคมนาคม ในเมืองเชียงใหม่ ทั้งนี้เพื่อนำมาวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางของคนในเมือง เชียงใหม่ โดยเฉพาะการเลือกใช้พาหนะประเภทรถสองแถวในการเดินทาง ผล ของการศึกษาสรุปได้ดังนี้

นับตั้งแต่เมืองเชียงใหม่ได้ถูกสร้างขึ้นในสมัยของพญามังรายเมื่อปี พ.ศ. 1839 ตัวเมืองเชียงใหม่ที่สร้างขึ้นในสมัยนั้นได้เป็นจุดศูนย์กลางของการขยาย ตัวในเวลาต่อมาในระยะแรกของการตั้งถิ่นฐาน ชุมชนรวมตัวอยู่เฉพาะในเขตคูเมือง เก่าเท่านั้นพื้นที่รอบนอกคูเมืองเป็นพื้นที่ที่ใช้ในการทำการเกษตรสำหรับเลี้ยงชาวเมือง ต่อมาความเจริญของเมืองเชียงใหม่ได้แผ่ขยายออกไปรอบ ๆ บริเวณคูเมืองและเมื่อ สร้างเส้นทางรถไฟในรัชกาลที่ 5 แล้ว ตัวเมืองเชียงใหม่ได้ขยายข้ามแม่น้ำปิงมา ทางทิศตะวันออกตามแนวถนนเจริญเมืองเมื่อประมาณ 20-30 ปีที่ผ่านมาย่านการค้าที่ สำคัญของเมืองเชียงใหม่รวมตัวอยู่ในบริเวณถนนท่าแพ ระหว่างตำบลช้างม่อยและ ตำบลช้างคลาน หลังจากมีการสร้างถนนวงแหวนสายสุปเปอร์ไฮเวย์อ้อมเมืองเชียง- ใหม่ เป็นถนนจากลำปาง - เชียงใหม่ ผ่านเมืองด้านตะวันออกตัดถนนเจริญเมือง ถนนแก้ววรัธอ้อมข้ามแม่น้ำปิงตัดถนนโศตนาอ้อมมาเข้าเมืองเชียงใหม่ทางทิศตะวันตก

บรรจบกับถนนนิมมานเหมินท์ก็ส่งผลให้เมืองเชียงใหม่มีการขยายตัวออกไปอย่างกว้างขวางทุกทิศทาง อย่างเช่นทางทิศเหนือของคูเมืองเชียงใหม่ จากประตูช้างเผือกขึ้นไป แต่ก่อนพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ทำการเกษตรมีบ้านเรือนปลูกสร้างกันอยู่อย่างกระจัดกระจาย ก็ได้กลายเป็นย่านสถานีขนส่งเชียงใหม่ โรงเรียนกสิกรรมเปลี่ยนเป็นวิทยาลัยครูเชียงใหม่ ตึกแถวริมถนน ตลอดจนหมู่บ้านจัดสรร การตั้งถิ่นฐานเริ่มหนาแน่นไปจนถึงซุเปอร์มาไฮเวย์และปัจจุบันการขยายตัวทางด้านนี้ต่อเนื่องออกไปผ่านศูนย์ราชการใหม่ไปจนถึงตัวอำเภอแม่ริม ส่วนทางทิศตะวันออกบริเวณสองฟากถนนเชียงใหม่-สันทราย แต่เดิมพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ทำการเกษตรเช่นเดียวกัน ปัจจุบันมีการตั้งถิ่นฐานกระจายออกไปจากตัวเมืองเชียงใหม่เกาะติดไปบนถนนสายนี้ สำหรับทิศตะวันตกบริเวณที่ขนานด้วยถนนห้วยแก้วและถนนสุเทพ พื้นที่บริเวณนี้เป็นทุ่งนาเกือบทั้งหมด

โดยมีการตั้งถิ่นฐานของพวกอิสลามพื้นที่เกษตรที่ใช้ทำนาและเลี้ยงวัว เปลี่ยนไปเป็นที่พักอาศัย ในบริเวณตะวันตกเฉียงใต้เป็นย่านร้านค้า ที่พักอาศัย และสถานศึกษา (มหาวิทยาลัยเชียงใหม่) ที่พัฒนาขยายตัวออกไปทางทิศตะวันตกจนถึงพื้นที่ลาดชันเชิงคดอยสุเทพ ทางทิศใต้การพัฒนาการใช้ที่ดินได้ขยายตัวทางทิศนี้อาจจะล่าช้ากว่าบริเวณอื่นทั้งนี้เพราะพื้นที่เป็นที่ลุ่มน้ำท่วมถึงต้องลงทุนพัฒนาสูงกว่าบริเวณอื่น แต่ถึงกระนั้นในระยะหลังนี้อิทธิพลถนนสายอ้อมเมืองจากสนามบินไปบรรจบกับเส้นทางเชียงใหม่-ลำปาง ส่งผลให้เริ่มมีการขยายตัวของการใช้ที่ดินทางด้านนี้รวดเร็วขึ้น โดยเฉพาะย่านพักอาศัยในรูปธุรกิจบ้านจัดสรร

ภาพรวมของการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองเชียงใหม่ เป็นดังนี้ภายในคูเมืองส่วนใหญ่เป็นย่านพักอาศัยที่ยังอยู่ในสภาพดี มีสถานที่ราชการ วัด และปูชนียสถานที่สำคัญอยู่หลายแห่ง บริเวณที่มีประชากรอยู่รวมกันหนาแน่นได้แก่ บริเวณย่านการค้าทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำปิง เป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชย์ประกอบค้าปลีกและค้าส่งตามแนวริมถนนท่าแพ ถนนช้างม้อย และถนนวิชยานนท์ ส่วนทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำปิงก็มีย่านการค้าบนถนนเจริญเมืองซึ่ง เดิมเคยมีสถานีรถไฟ เป็นตัวดึงดูดให้เกิดกิจกรรมดังกล่าวบนถนนสายนี้ ส่วนบนถนนแก้วนครรัฐมีสถานที่ราชการคือโรงเรียนและโรงพยาบาล การใช้ที่ดินด้านตะวันออกนี้ยังคงมีขอบเขตความหนาแน่นภายในซุเปอร์ไฮเวย์สายอ้อมเมืองอยู่ พื้นที่ทางด้านตะวันตกของคูเมืองเดิม เป็นที่ตั้งของสถานศึกษาคือมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สถานพยาบาล และสถาบันราชการ สนามบินและเขตทหาร โดยมีอาคารพาณิชย์บนถนนสายห้วยแก้ว และถนนสุเทพและมีที่พักอาศัย



กระจายตัวระหว่างถนนสายหลักดังกล่าว ส่วนพื้นที่ทางทิศเหนือเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการใหม่และที่ของทหารที่ใช้เป็นสนามม้าและสนามกอล์ฟสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ มีถนนสายแม่ริมเป็นถนนสายหลักก่อให้เกิดย่านการค้าพาณิชย์หนาแน่นบนถนนสายนี้จากคูเมืองเดิมจนจรดถนนสุขุเปอรไฮเวย์อ้อมเมือง และมีการอยู่อาศัยหนาแน่นกระจายบนโครงข่ายถนนสายย่อยของถนนสายแม่ริมดังกล่าวแต่ยังคงมีพื้นที่เกษตรกรรมเหลืออยู่ทางทิศตะวันออกของถนนสายนี้ไปจรดแม่น้ำปิงทางทิศตะวันออกและทิศใต้มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินปะปนกัน ไม่มีลักษณะเด่นชัดของกิจกรรมหลักยังมีที่โล่งว่างและพื้นที่เกษตรกรรมตามแนวชานเมืองติดกับถนนสุขุเปอรไฮเวย์เมืองทั้งสองฟาก

จากการศึกษาด้านประชากรจะเห็นได้ว่าประชากรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีอัตราเพิ่มโดยเฉลี่ย 1.65 - 2.73 % ต่อปีในช่วง พ.ศ. 2530-2532 โดยในช่วงแรกอาจจะมีอัตราการเพิ่มที่ลดลงเนื่องจากในเขตเทศบาลเดิมมีการขยายตัวจนใกล้อ้อมตัวเมื่อขยายเทศบาลออกไปตั้งแต่ พ.ศ. 2526 ช่วง 5 ปีแรกอัตราการเพิ่มร้อยละ 1.65 ต่อปี ใน 5 ปีหลังต่อมาอัตราเพิ่มเป็นประมาณ 2.61 ต่อปี จากความสำคัญความพร้อมตลอดจนบทบาทของเมืองเชียงใหม่เป็นแรงดึงดูดก่อให้เกิดการเพิ่มของประชากร ซึ่งเกี่ยวกับการเพิ่มขึ้นโดยธรรมชาติและการอพยพเข้าทั้งถาวรและชั่วคราว จากการศึกษาเรื่องความหนาแน่นและการกระจายตัวของประชากรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่พบว่า บริเวณเขตเมืองเก่า (เขตกำแพงชั้นในและชั้นนอก) ซึ่งประกอบด้วยตำบลพระสิงห์, ศรีภูมิ, หายยา, ช้างม่อ, และช้างคลาน จะมีประชากรหนาแน่นมากและกระจายตัวเกือบทั่วพื้นที่เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีการตั้งถิ่นฐานมาตั้งแต่แรกสร้างเมืองและในปัจจุบันบริเวณดังกล่าวจัดเป็นย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญและมีขนาดใหญ่ของเมืองเชียงใหม่ บริเวณตำบลวัดเกต, ช้างเผือก และหนองหอย การกระจายตัวของประชากรส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ตามย่านพักอาศัยหรือย่านการค้าบนถนนสายสำคัญ ๆ ที่มีการคมนาคมสะดวก เช่น ถนนแก้ววรัธ, ถนนเจริญเมือง, ถนนโชตนา, ถนนเชียงใหม่-ลำพูน และถนนสุขุเปอรไฮเวย์ เป็นต้น ส่วนตำบลที่อยู่แถบชานเมือง เช่น ตำบลท่าศาลา, หนองป่าครั่ง, ป่าแดด, ฟ้าฮ่าม และป่าตัน จะมีประชากรเบาบางมาก เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ยังเป็นที่ย่างและพื้นที่เกษตรกรรม ทางด้านกาเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วงปีพ.ศ. 2526-2532 เทศบาลนครเชียงใหม่มีประชากรเพิ่มขึ้น 13,833 คน ในตำบลหนองหอย, ช้างคลาน และหายยา จะมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นมาก เป็นที่น่าสังเกตว่าตำบลที่ตั้งอยู่ย่านใจกลางเมือง เช่น ตำบลศรีภูมิ, วัดเกต และพระสิงห์ จะเป็นตำบลที่มีประชากรลดลง

เนื่องจากทั้ง 3 ตำบลมีการใช้ที่ดินหนาแน่นผสมปะปนระหว่างที่อยู่อาศัย ชุมชุกิจการค้า สถาบันราชการ และศาสนสถาน จนทำให้เกิดความแออัด ทำให้มีการเคลื่อนย้ายของประชากรออกจากเขตตำบลเหล่านี้

นอกจากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างมากแล้ว จำนวนพาหนะส่วนบุคคลก็เพิ่มขึ้นอย่างมากเช่นกัน โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์เพิ่มจาก 70,700 คันในปีพ.ศ. 2525 เป็น 174,442 ในปีพ.ศ. 2533 และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนเพิ่มจาก 6,482 คันในปีพ.ศ. 2525 เป็น 11,647 ในปีพ.ศ. 2533 ในขณะที่จำนวนถนนและพื้นที่ถนนมีอยู่อย่างจำกัดและมีการเพิ่มไม่สมดุลย์กับจำนวนยานพาหนะโดยในปีพ.ศ. 2531 ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีถนนทั้งหมด 74 สาย ตรอกซอยอีก 680 สาย รวมเป็นความยาวทั้งหมด 177.504 กิโลเมตร คิดเป็นพื้นที่ถนนได้ประมาณร้อยละ 2.6 ของพื้นที่ทั้งหมดหากมีการเฉลี่ยคำนวณจำนวนรถและจำนวนพื้นที่ผิวการจราจรในอัตรา 1 คัน ความยาวเฉลี่ย 3 เมตร และถ้านำรถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั้งหมดในปี พ.ศ. 2533 มาใช้ในเวลาพร้อมกันจะใช้ระยะทางทั้งสิ้น 684,777 เมตร ในขณะที่ตามอัตราเฉลี่ยตามสภาพถนนภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่จำนวน 177,504 เมตรจะรองรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเวลาพร้อมกันได้เพียงจำนวน 59,168 คันเท่านั้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่าจำนวนยานพาหนะในเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบันจะมีมากเกินไปกว่าความจุของถนนในเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะการเพิ่มของยานพาหนะประเภทส่วนบุคคลจะเพิ่มสูงมาก การเพิ่มดังกล่าวนอกจากเป็นการสูญเสียเงินตราต่างประเทศในการจัดหายานพาหนะและน้ำมันเชื้อเพลิงแล้วจำนวนรถที่เพิ่มมากขึ้นยังก่อให้เกิดปัญหาจราจรในเมือง และเพิ่มจำนวนอุบัติเหตุอีกด้วย ดังนั้นสิ่งที่จะต้องมีการดำเนินการคือการเปลี่ยนทัศนคติของประชาชนให้หันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น ซึ่งในปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่จะประกอบด้วยรถประจำทาง, รถสองแถว, และรถจักรยานยนต์สามล้อรับจ้าง ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 6,421 คัน ในจำนวนนี้จะเป็นรถสองแถวรับจ้างประมาณ 4,304 คันหรือคิดเป็นร้อยละ 67.03 ของรถขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ ดังนั้นถ้าหน่วยงานของรัฐมีนโยบายที่จะทำให้ประชาชนมีการเดินทางโดยใช้การขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น แนวโน้มการใช้รถส่วนตัวในอนาคตจะลดลงซึ่งก็จะส่งผลให้สามารถลดปัญหาของเมืองด้านการจราจรที่ติดขัดลงได้

จากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ทำให้การเดินทางของประชากรมีมากขึ้น ก่อให้เกิดความคับคั่งของการจราจรบนถนนสายหลักและในบริเวณศูนย์กลาง



เมืองในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา จำนวนพื้นที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น ส่วนใหญ่จะขยายออกมาแถบชานเมือง โดยเฉพาะด้านตะวันตกเฉียงเหนือและด้านใต้ของตัวเมืองเชียงใหม่เดิม ซึ่งเมื่อพิจารณารูปแบบการใช้ที่ดิน และปริมาณการจราจรบนถนนสายต่างๆ ในเมืองเชียงใหม่ เพื่อจะดูลักษณะการเดินทางของประชากรในเมืองเชียงใหม่จะเห็นว่าสอดคล้องกับรูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองเชียงใหม่ คือ บริเวณใจกลางเมืองเชียงใหม่ (พื้นที่เมืองในบริเวณเขตเมืองเก่า) จะเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการค้าที่สำคัญของเมืองโดยเฉพาะบริเวณฝั่งตะวันตกของแม่น้ำปิงย่านตลาดวโรรส ตลาดต้นลำไย ซึ่งครอบคลุมถนนวิชัยานนท์และถนนท่าแพบางช่วงตลอดจนย่านสินค้าพื้นเมือง (Night Bazaar) บนถนนช้างคลาน ย่านเหล่านี้จะมีกิจกรรมที่ประชาชนต้องไปใช้กันมาก จึงทำให้มีการจราจรพลุกพล่านตลอดวัน นอกจากนี้พื้นที่ทางตะวันตกของคูเมืองเดิมก็จัดเป็นอีกบริเวณหนึ่งที่มีการสัญจรมากเพราะเป็นที่ตั้งของสถานศึกษา สถานพยาบาล และสถานที่ราชการที่สำคัญ ๆ หลายแห่งโดยเฉพาะบนถนนห้วยแก้ว และถนนสุเทพ จะมีปริมาณการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็นค่อนข้างมาก สำหรับบริเวณอื่นๆ ที่มีปริมาณการจราจรมากจะเป็นถนนหลักที่ทำหน้าที่เชื่อมอำเภอรอบนอกกับตัวเมืองเชียงใหม่ ได้แก่ ถนนโชตนาทางด้านเหนือ ถนนเชียงใหม่-หางดง และถนนเชียงใหม่-ลำพูนทางด้านใต้ ถนนแคว้นวรัษฐและถนนเจริญเมืองทางด้านตะวันออก บริเวณดังกล่าวจะเป็นเส้นทางที่ผู้อยู่อาศัยในแถบชานเมือง จะใช้เดินทางเข้ามาในเมืองเพื่อประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ของตนในแต่ละวัน เช่น ทำงาน เรียนหนังสือ หรือซื้อของ เป็นต้น

สำหรับรูปแบบการขนส่งของเมืองเชียงใหม่ จะขึ้นอยู่กับรูปแบบการเดินทางของประชาชน จากการสำรวจของการพลังงานแห่งชาติ และลำดวน ศรีศักดิ์ เกี่ยวกับลักษณะการเดินทางของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ พบว่า ในเมืองเชียงใหม่จะมีการเดินทางคิดเป็นปริมาณการเดินทางทั้งหมด 227,288 เที่ยวต่อวัน คิดเป็นอัตราการเดินทางเฉลี่ย 1.32 เที่ยวต่อคน หรือ 5.62 เที่ยวต่อครัวเรือน ในการเดินทางสามารถจำแนกเป็นการเดินทางไปกลับระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ทำงาน ที่อยู่อาศัยกับโรงเรียน และที่อยู่อาศัยกับสถานที่อื่น (ชื่อของ ธุรกิจ ส่วนตัว เป็นต้น) ร้อยละ 35.5, 27.8 และ 31.7 ตามลำดับ ที่เหลือร้อยละ 5.5 เป็นการเดินทางที่จุดเริ่มต้นและจุดปลายทางไม่ใช่ที่อยู่อาศัย สำหรับยานพาหนะที่ประชาชนใช้ในการเดินทางจะประกอบด้วย รถนั่งส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถประจำทาง รถสองแถว คิดเป็นร้อยละ 20.8, 45.6, 6.5 และ 12.0 ตามลำดับ ที่เหลืออีก

ร้อยละ 15.0 เป็นการเดินทางโดยพาหนะที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ (รถสามล้อ จักรยาน เดินเท้า เป็นต้น) จากปริมาณการเดินทางทั้งหมด 227,298 เที่ยวต่อวัน จะเป็นการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว 47,223 เที่ยวต่อวัน รถจักรยานยนต์ 103,724 เที่ยวต่อวัน รถโดยสารประจำทาง 14,708 เที่ยวต่อวัน รถสองแถว 27,175 เที่ยวต่อวัน และเดินทางโดยรูปแบบอื่น ๆ ประมาณ 34,464 เที่ยวต่อวันหรือคิดเป็นร้อยละ 20.8, 45.5, 6.5, 12.0 และ 15.1 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าประชาชนในเมืองเชียงใหม่จะเดินทางโดยใช้พาหนะส่วนตัวมากที่สุด โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัว รองลงมาจะเป็นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะมีมากพอสมควรคือมีจำนวนการเดินทางประมาณ 41,884 เที่ยวหรือคิดเป็นร้อยละ 18.5 ของปริมาณการเดินทางทั้งหมดต่อวัน ซึ่งระบบขนส่งสาธารณะที่สำคัญ ๆ ที่คนในเมืองเชียงใหม่จะใช้ในการเดินทางจะประกอบด้วยรถขนส่ง 2 ประเภทใหญ่ๆ คือรถประจำทางและรถสองแถว โดยเฉพาะรถสองแถวจะเป็นพาหนะที่คนใช้ในการเดินทางมากที่สุด คิดเป็นจำนวนการเดินทางโดยรถประเภทนี้ประมาณ 27,175 เที่ยวต่อวันหรือคิดเป็นร้อยละ 64.9 ของการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่ารถสองแถวจะมีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางของคนในเมืองเชียงใหม่

รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ จัดเป็นระบบขนส่งผู้โดยสารที่มีมานานแล้วกิจการรถสองแถวเกิดขึ้นและได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เพราะในช่วงนั้นความต้องการเดินทางเพื่อไปติดต่อธุรกิจหรือประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ของประชาชนมีมาก แต่จำนวนรถขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถประจำทาง (รถเมล์) มีน้อย ในขณะที่เด็วยกกันต้องใช้เวลารอรถประจำทางนาน ทำให้ประชาชนหันมานิยมใช้รถสองแถวเป็นต้นมา

ในปัจจุบัน รถสองแถวในเขตเมืองเชียงใหม่แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือรถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่กับรถสองแถวที่วิ่งประจำสายทางระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับอำเภอรอบ ๆ ในปัจจุบันการให้บริการของรถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่จะมีการรวมตัวกันเป็นกลุ่มสหกรณ์ ภายใต้การดูแลของสำนักงานขนส่งทางบก จังหวัดเชียงใหม่ ในชื่อว่า "สหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด" มีจำนวนสมาชิกจนถึงปี.ศ. 2534 ประมาณ 2,706 คน

ลักษณะการให้บริการของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะมีรูปแบบการให้บริการคล้ายรถแท็กซี่สาธารณะ แต่จะมีลักษณะเด่นที่แตกต่างจากรูปแบบของแท็กซี่ทั่ว



ไปคือจะรับส่งผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน (Shared - Taxis) จากลักษณะการให้บริการของรถสองแถว ทำให้สามารถจำแนกรถสองแถวในเขตเมืองเชียงใหม่ออกไปเป็น 3 ประเภท คือรถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำเส้นทาง ขึ้นอยู่กับผู้โดยสาร, รถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำเส้นทางขึ้นอยู่กับผู้โดยสาร แต่รถประเภทนี้จะมีสถานีปล่อยรถที่ตายตัว และรถสองแถวที่ให้บริการประจำเส้นทาง และจะมีสถานีปล่อยรถที่ตายตัว

รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่หนึ่งมีความสำคัญต่อระบบการขนส่งมวลชนในเมืองเชียงใหม่เป็นอย่างมาก ซึ่งถ้าพิจารณาจำนวนรถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่กับรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับอำเภอรอบ ๆ ใน ปีพ.ศ. 2532 (ตารางที่ 4.5) จะเห็นว่าจำนวนรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะมีประมาณ 4,636 คัน ในขณะที่รถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับอำเภอรอบ ๆ จะมีประมาณ 1,356 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 77.4 และ 22.6 ตามลำดับ นอกจากนี้ถ้าพิจารณาปริมาณการเดินทางของคนในเมืองเชียงใหม่ (เที่ยว/วัน) แยกตามการเลือกยานพาหนะ โดยเฉพาะการเดินทางโดยการขนส่งสาธารณะ (ตารางที่ 4.1) จะเห็นได้ว่าคนในเมืองเชียงใหม่ จะมีปริมาณการเดินทางโดยเลือกใช้รถสองแถวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 64.9 ของการเดินทางโดยการขนส่งสาธารณะ

เมื่อพิจารณาข้อบ่งชี้ของการให้บริการของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ จะเห็นว่ารถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารครอบคลุมเกือบทั่วทุกพื้นที่ของเมืองเชียงใหม่ ถ้าจะเปรียบเทียบข้อบ่งชี้ของการให้บริการระหว่างรถสองแถวกับการขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ โดยเฉพาะรถประจำทาง จะพบว่าแม้เส้นทางเดินรถประจำทางโดยส่วนรวมจะมีโครงข่ายครอบคลุมพื้นที่ย่านใจกลางเมืองเชื่อมกับส่วนต่าง ๆ ของเมืองเชียงใหม่ค่อนข้างทั่วถึง แต่ผู้โดยสารจะใช้รถประจำทางกันน้อยเนื่องจากเหตุผลหลาย ๆ อย่าง เช่น ต้องคอยรถประจำทางนานรถมาไม่เป็นเวลา กำหนดเวลาไม่ได้ ป้ายรถเมล์อยู่ไกลมาก และสภาพรถเมล์ไม่ดี บริการไม่ดี เป็นต้น ในขณะที่การให้บริการของรถสองแถวจะมีความยืดหยุ่นในการกำหนดเส้นทางและตารางเวลาเดินรถโดยเฉพาะรถสองแถวที่วิ่งไม่ประจำสายทาง, มีความเร็วกว่ารถประจำทาง, มีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารทุกคน ทำให้เกิดความสะดวกในการเลือกใช้ และให้บริการรับ - ส่งผู้โดยสารจากจุดเริ่มต้นถึงจุดหมายปลายทาง จึงส่งผลให้การขนส่งสาธารณะประเภทรถสองแถวเป็นที่นิยมของผู้โดยสารในเมืองเชียงใหม่

ทางด้านผู้โดยสารผู้ใช้บริการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่มีอยู่ทุกวัย ทุกอาชีพ ตั้งแต่นักเรียน นักศึกษา ลูกจ้าง พ่อค้า แม่ค้า ข้าราชการ ตลอดจนแม่บ้าน ผู้โดยสารส่วนใหญ่ใช้บริการรถสองแถวเนื่องจาก รถสองแถวจะให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารจากจุดเริ่มต้นถึงจุดหมายปลายทาง (DOOR-TO-DOOR) รถมามาจะเป็นในเรื่องของความสะอาด รวดเร็ว และจุดหมายหรือที่หมายบางแห่งจะไม่มีรถประจำทางบริการถึง จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถสองแถวในหลาย ๆ ด้านพบว่า ร้อยละ 68.33 ของผู้ตอบแบบถามเห็นว่ารถสองแถวมีความจำเป็นการเดินทาง เนื่องจากมีความสะอาด รวดเร็ว และรับ-ส่งผู้โดยสารถึงจุดหมายปลายทาง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 41.4 ของผู้ตอบแบบสอบถาม นอกจากนี้ผู้ใช้บริการรถสองแถวคิดว่า รถสองแถวยังเหมาะสมที่จะใช้วิ่งในเมืองเชียงใหม่ต่อไป เพราะยังมีผู้โดยสารส่วนหนึ่งซึ่งไม่มีรถส่วนตัวใช้ จำเป็นต้องพึ่งการขนส่งสาธารณะ และ รถสองแถวเป็นพาหนะขนาดเล็กที่สามารถใช้สัญจรได้ทั่วทุกพื้นที่เมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะเหมาะสมกับสภาพถนนของเมืองเชียงใหม่ที่มีขนาดเล็ก และคดเคี้ยวได้เป็นอย่างดี ซึ่งมีร้อยละ 21.4 และ 15.7 ของผู้ตอบแบบสอบถาม

และทางด้านผู้ขับรถสองแถวนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นคนในท้องถิ่น (คนเชียงใหม่) และมีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษาเท่านั้น ช่วงอายุของผู้ขับรถสองแถวส่วนมากจะอายุ 40 ปีขึ้นไป เส้นทางหรือพื้นที่ให้บริการของรถสองแถวจะครอบคลุมเกือบทั่วพื้นที่ของเมืองเชียงใหม่ แต่ส่วนใหญ่จะให้บริการในเส้นทางหรือย่านที่มีผู้คนสัญจรไปมามาก โดยเฉพาะบริเวณใจกลางเมืองเชียงใหม่และพื้นที่รอบ ๆ สำหรับช่วงเวลาของการให้บริการจะขึ้นอยู่กับผู้ขับรถสองแถว โดยเฉพาะรถสองแถวที่วิ่งอิสระไม่ประจำสายทาง สำหรับรถสองแถวที่วิ่งประจำสายทาง (คือรถสองแถว) ก็จะให้บริการตามตารางเวลาการเดินทาง ส่วนใหญ่แล้วจะวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารในช่วงโมงเร่งรีบทั้งเช้าและเย็นมากที่สุด ช่วงเวลากลางคืนจะมีรถสองแถวให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนน้อย จำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยจะวันละประมาณ 53 คน รายได้จากค่าบริการรับจ้างเฉลี่ยแล้ววันละ 300-400 บาทต่อวัน

จากการศึกษาที่ผ่านมาจะเห็นได้ว่ารถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะมีบทบาทสำคัญในหลาย ๆ ด้าน เช่น บทบาทในการขนส่งผู้โดยสารหรือประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมืองเชียงใหม่ บทบาทในการขนส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ชุกชุมรอบนอก บทบาทในการขนส่งผู้โดยสารหรือประชาชนที่เดินทางเข้ามาในตัวเมืองเชียงใหม่และบทบาทในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในการเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ในจังหวัด



เชียงใหม่ และจากการสำรวจภาคสนามและสอบถามผู้ใช้บริการรถสองแถวในเมือง เชียงใหม่ เห็นว่ารถสองแถวยังมีความจำเป็นและเหมาะสมที่จะใช้วิ่งบริการรับ-ส่ง ผู้โดยสารในเมือง เชียงใหม่อีกต่อไปแต่สมควรที่จะมีการปรับปรุงหรือแก้ไขการให้บริการของรถสองแถวในเมือง เชียงใหม่ให้ดีขึ้นกว่าเดิมซึ่งรายละเอียดในเรื่องนี้จะ ชอนนำไปกล่าวในหัวข้อถัดไป เรื่องการเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถสองแถวในเมือง เชียงใหม่

## 5.2 บทบาทและความสำคัญของรถสองแถวต่อเมืองเชียงใหม่ในอนาคต

ระบบรถสองแถวในเมือง เชียงใหม่จัดเป็นระบบขนส่งสาธารณะดั้งเดิมของ ชุมชนเมืองเชียงใหม่ กิจกรรมของรถสองแถวเกิดขึ้นและได้เจริญเติบโตขึ้นมารวดเร็ว ทั้งนี้เพราะในช่วงนั้นความต้องการเดินทางเพื่อไปติดต่อธุรกิจหรือประกอบกิจกรรม ต่าง ๆ ของประชาชนมีมากแต่จำนวนรถขนส่งสาธารณะโดยเฉพาะรถประจำทาง (รถเมล์) มีน้อยในขณะเดียวกันต้องใช้เวลาอรรถประจำทางนาน ทำให้ประชาชน หันมานิยมใช้รถสองแถวตั้งแต่นั้น เป็นต้นมา

รถสองแถวเริ่มมีใช้ครั้งแรกในเมืองเชียงใหม่ประมาณปี พ.ศ. 2508 ในช่วงที่ผ่านมารถสองแถวจัดเป็นการขนส่งสาธารณะที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่ ถ้าจะ พิจารณาเส้นทางหรือขอบข่ายของการให้บริการรถสองแถวในช่วงที่ผ่านมาจะเห็นว่า จะสัมพันธ์กับการขยายตัวของพื้นที่ปลูกสร้าง (Build Up Area)

จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่าในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2518-2519 รถสอง แถวในเมืองเชียงใหม่สามารถจะให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารได้ทุก ๆ เส้นทางในเมือง เชียงใหม่อย่างไรก็ตามเส้นทางหลักๆ รถสองแถวจะวิ่งเริ่มต้นจากหรือวิ่งมาถึงรอบๆ ใจกลางเมืองเชียงใหม่ซึ่งจะพิจารณาสภาพการใช้ที่ดินของเมืองเชียงใหม่ ในปีนี้จะ เห็นว่า พื้นที่ปลูกสร้างส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่บริเวณใจกลางเมืองและพื้นที่โดยรอบ ในขณะที่ตรงกับตรงข้ามถนนในช่วงนี้ก็มักถนนสำคัญที่เป็นถนนหลักของการจราจร เพียงไม่กี่สาย เช่น ถนนเจริญเมือง ถนนท่าแพ เป็นต้น ดังนั้นในการเดินทางเพื่อ ประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ในแต่ละวัน จึงเกิดขึ้น บริเวณใจกลางเมืองและพื้นที่โดยรอบซึ่งก็จะสอดคล้องกับเส้นทางหรือขอบข่ายของ การให้บริการของรถสองแถวในขณะนั้น กล่าวคือรถสองแถวจะวิ่งบริการเป็นประจำ ในเส้นทางในหรือรอบ ๆ ใจกลางเมืองเชียงใหม่

ต่อมาเมืองเมืองเชียงใหม่มีบทบาทในหลาย ๆ ด้าน เช่น บทบาททางการปกครองบทบาททางด้านเศรษฐกิจ และบทบาททางด้านการศึกษา บทบาทดังกล่าวเป็นบทบาทที่เพิ่มเข้ามาในเมืองหรือเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ซึ่งก่อให้เกิดการเพิ่มประชากรของเมืองโดยลำดับ โครงสร้างของเมืองจากการพัฒนาได้กระจายตัวออกนอกเขตเมืองเก่าตามลำดับเช่นกัน เมื่อพิจารณาการขยายตัวของพื้นที่เมือง (Build Up Area) จะเห็นได้ว่าเมืองเชียงใหม่มีการขยายตัวของเมืองเพิ่มขึ้นทุกปี จนปัจจุบันเหลือพื้นที่ว่างและพื้นที่เกษตรกรรมในบริเวณชานเมืองน้อยลงมาก

จากตารางที่ 3.1 ซึ่งแสดงการขยายตัวของพื้นที่พัฒนาในเมืองเชียงใหม่ พบว่าในช่วงแรกมีอัตราการเพิ่มของพื้นที่พัฒนายังไม่มากเท่าในช่วงหลัง คือร้อยละ 53.88 ในระหว่าง พ.ศ. 2495-2519 และอัตราเพิ่มเป็น 67.9 ในช่วง พ.ศ. 2519-2530 ทั้งนี้เพราะบทบาทของเมืองเชียงใหม่เพิ่มมากขึ้น ความต้องการใช้พื้นที่เพื่อเป็นเมืองในประเภทต่าง ๆ จึงมากขึ้นด้วย

ถ้าจะพิจารณาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อกว่าเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของเมืองเชียงใหม่ในช่วงนี้จะเห็นว่าปัจจัยทางด้านกายภาพโดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมนับเป็นปัจจัยสำคัญอย่างมากที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน กล่าวคือ เส้นทางคมนาคมเป็นตัวชี้ให้เห็นถึงความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ในบริเวณต่าง ๆ ในช่วงนี้ถนนสายหลักและถนนสายรองที่มีและพัฒนาก่อสร้างขึ้นมาตลอดในเขตเมืองเชียงใหม่เป็นปัจจัยที่ดึงดูดให้มีกิจกรรมต่าง ๆ เกิดขึ้นในบริเวณนั้น ๆ โดยเฉพาะโครงสร้างเดิมที่เป็นถนนรอบคูเมืองและถนนแกนที่พุ่งออกจากเขตเมืองเก่าคล้ายรัศมีเพื่อเชื่อมการติดต่อกับอำเภอรอบ ๆ

ในปัจจุบันการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในเมืองเชียงใหม่จะเป็นในลักษณะการปรับปรุงสภาพของถนนเดิม เพื่อสามารถรองรับการสัญจรที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้เป็นผลเนื่องมาจากกาขยายตัวของพื้นที่เมืองเชียงใหม่ ในเรื่องลักษณะการเดินทางของผู้คนในเมืองเชียงใหม่โดยเฉพาะการเลือกยานพาหนะในการเดินทาง พบว่าประชาชนจะเลือกใช้พาหนะในการเดินทางที่แตกต่างกันออกไป ในส่วนของกาขนส่งสาธารณะพบว่ารถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะมีบทบาทในการขนส่งผู้โดยสารในเมืองเชียงใหม่

จากการศึกษาที่ผ่านมาสามารถสรุปแนวโน้มการใช้ที่ดินของเมืองเชียงใหม่ได้ว่า เชียงใหม่จะยังคงมีบทบาทความเป็นหลักของภาคเหนือตอนบนในทุก ๆ ด้าน ทำให้กิจกรรมต่าง ๆ ขยายตัวมากขึ้นทิศทางคงจะเป็นไปในแนวราบออกไปโดยรอบ



มีปัจจัยถนนเป็นแกนนำ (การขยายตัวในแนวตั้งจะเกิดขึ้นอย่างจำกัด เนื่องจากปัญหาในเรื่องภูมิทัศน์ชุมชน) การใช้ที่ดินเพื่อการค้าจะเกาะตัวตามแนวถนนรัศมี จะเกิดย่านศูนย์กลางย่อยในบริเวณเส้นทางคมนาคมตัดกัน เช่น บริเวณถนนวงแหวนตัดกับถนนรัศมี พื้นที่อยู่อาศัยจะเกิดขึ้นรอบ ๆ ศูนย์กลางเหล่านี้

การเพิ่มขึ้นของประชากรเมืองในอนาคตจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความต้องการพื้นที่เมืองประเภทที่อยู่อาศัยและอื่น ๆ ตามมา ซึ่งในการคาดประมาณจำนวนประชากรในอนาคตเขตเทศบาลนครเชียงใหม่จะมีจำนวนเพิ่มขึ้น 65,558 คน ในปี 2551 ภาระของเมืองจะต้องเพิ่มขึ้นการใช้พื้นที่เพื่อที่อยู่อาศัยจะเพิ่มมากที่สุด ในเขตเมือง ประมาณการว่าจะทำให้เกิดความต้องการพื้นที่รองรับที่อยู่อาศัยอีกอย่างน้อยประมาณ 8.12 ตารางกิโลเมตร ซึ่งการใช้ที่ดินประเภทนี้จะเป็นบทบาทในเรื่องการใช้ที่ดินที่เด่นชัดที่สุดของเมืองหรือเทศบาลนครเชียงใหม่

แต่ที่ผ่านการขยายตัวของเมืองเชียงใหม่ก่อให้เกิดปัญหาหลาย ๆ ด้าน ปัญหาหนึ่งที่สำคัญคือ ปัญหาการจราจร ทั้งนี้เนื่องจากนโยบายพัฒนาเมืองหลักตลอดจนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ผ่าน ๆ มามุ่งหวังให้เชียงใหม่ เป็นศูนย์กลางของภาคตอนบน ทำให้เชียงใหม่กลายเป็นเมืองรองจากกรุงเทพ มีการเติบโตด้านต่าง ๆ อย่างรวดเร็วรวมไปถึงการขยายตัวของจำนวนประชากรในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จนกลายเป็นสาเหตุทำให้เกิดผลต่อเนื่องไปถึงการเพิ่มของจำนวนรถยนต์ที่ทวีจำนวนสูงขึ้นตามปริมาณการขยายตัวของประชากรในพื้นที่ โดยเฉพาะพาหนะส่วนตัวประเภทจักรยานยนต์และรถยนต์จะเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก จนก่อให้เกิดปัญหาระบบ "จราจรแออัด" ที่เป็นปัญหาใหญ่ขึ้นมา

ดังนั้นสิ่งที่น่าจะต้องมีการดำเนินการในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวก็คือความพยายามจำกัดบทบาทและการขยายตัวของศูนย์กลางใหม่คือเมืองเชียงใหม่ และกระจายความสำคัญออกไปยังศูนย์กลางอื่น ๆ บ้างในระดับที่เหมาะสม ก็จะทำให้แก้ปัญหการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้ซึ่งจากแนวความคิดในการจัดทำผังเมืองรวมเชียงใหม่ที่เห็นนโยบายในการพัฒนาระบบการทำงานของเมืองให้ผสมผสานกัน จากแนวความคิดดังกล่าวสามารถที่จะนำมากำหนดรูปแบบของการใช้ที่ดินของเมืองเชียงใหม่ได้ โดยให้มีรูปแบบของภาวะเป็นเมืองที่สมบูรณ์ มีขนาดและหน้าที่รับผิดชอบลดหลั่นกัน ประสานกันและตอบสนองความต้องการในการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองที่น่าอยู่ โดยรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินจะมีรูปร่างคล้ายดาว มีศูนย์กลางใหญ่อยู่ที่เทศบาลเชียงใหม่และสาขาอีกข้างเผือก ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นเมืองหลักที่ต้องกระจายหน้าที่

และความรับผิดชอบไปยังเมืองบิหารโศรอบ และเพื่อให้ชุมชนทั้งหมดเชื่อมโยงกัน  
ได้ทั่วถึงและเพื่อป้องกันไม่ให้ชุมชนเมืองเชียงใหม่เป็นชุมชนโดดเดี่ยว จึงกำหนดการ  
ใช้ที่ดินขยายออกไปตามเส้นทางคมนาคมสายหลักโดยพิจารณาถึงการใช้ที่ดินในปัจจุบัน  
และศักยภาพที่มีความเป็นไปได้สูงในอนาคต

สำหรับการแก้ปัญหาของเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะปัญหาด้านการจราจร  
นอกจากความพยายามจำกัดบทบาทและการขยายตัวของเมืองเชียงใหม่ โดยวิธีการ  
กำหนดรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคตตั้งที่กล่าวมาแล้วในส่วนของการกำหนดจำนวนยานพาหนะโดย  
เฉพาะส่วนตัวที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี ก็ควรที่จะมีการควบคุมด้วย สิ่งหนึ่งที่จะทำได้ใน  
ขณะนี้คือ การเปลี่ยนทัศนคติของประชาชนให้หันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะหรือระบบ  
ขนส่งมวลชนในปัจจุบันให้มากขึ้น ซึ่งกำหนดหน่วยงานของรัฐมีนโยบายที่จะทำให้ประชาชน  
มีโอกาสเข้าร่วมกับกิจกรรมต่าง ๆ ของเมืองโดยใช้ระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบัน  
ให้มากขึ้น แนวโน้มการใช้รถส่วนตัวในอนาคตจะลดลงซึ่งก็จะ เป็นผลให้สามารถลด  
ปัญหาของเมืองทางด้านจราจรที่ติดขัดลงได้

จากการศึกษาที่ผ่านมาทั้งสองแนวจัดเป็นการขนส่งสาธารณะที่มีความ  
จำเป็นต่อประชาชนในเมืองเชียงใหม่ และมีบทบาทสำคัญมากกว่าระบบการขนส่ง  
สาธารณะประเภทอื่น ๆ กล่าวคือรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่นอกจากจะมีบทบาทใน  
การขนส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ภายในเมืองเชียงใหม่แล้วยังมีบทบาทในด้านอื่น ๆ อีก  
เช่น บทบาทในการขนส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ชานเมืองนอก, บทบาทในการขนส่งผู้  
โดยสารหรือประชาชนที่เดินทางเข้ามาในเมืองเชียงใหม่ และบทบาทในการให้  
บริการแก่นักท่องเที่ยวที่ขวนในการเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงใหม่  
แต่ในปัจจุบันรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ยังขาดการจัดการที่ดี ไม่มีระบบที่แน่นอน  
รวมถึงการขาดการควบคุมจากเจ้าหน้าที่ของรัฐอย่างจริงจังได้ส่งผลให้เกิดปัญหา  
ต่าง ๆ ตามมา ดังนั้นในขณะที่รถสองแถวยังคงมีความจำเป็นต่อการขนส่งผู้โดยสาร  
ในเมืองเชียงใหม่อยู่และยังไม่สามารถที่จะหาาระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่น ๆ ที่  
มีประสิทธิภาพมากกว่ามารองรับความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารภายใน  
เมืองเชียงใหม่ได้จึงควรมีมาตรการหรือแนวทางในการจัดการรถสองแถวให้เป็น  
ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ เป็นการขนส่งสาธารณะที่ยังคงบทบาทสำคัญ  
ต่อการเดินทางของคนในเมืองเชียงใหม่

จากรถสำรวจภาคสนามและสัมภาษณ์ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถสองแถวใน  
เมืองเชียงใหม่ตลอดจนผู้ขับรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ พบว่าทั้งผู้โดยสารและผู้



ชั้นรถสองแถวจะประสบปัญหาที่แตกต่างกัน ซึ่งพอจะสรุปได้ดังนี้

### ผู้โดยสารรถสองแถว

#### 1. ปัญหาอัตราค่าโดยสาร

##### ลักษณะของปัญหา

โดยปกติค่าโดยสารของรถสองแถวที่วิ่งภายในเมือง เชียงใหม่ จะเก็บเพียง 2 บาทตลอดเส้นทางที่ไปส่งผู้โดยสารในเมื่อแรกสุดต่อมามีการปรับราคาขึ้นตามภาวะของราคาน้ำมัน กระทั่งขึ้นมาเป็น 5 บาท ในปัจจุบันนี้ (ราคา 5 บาทต่อระยะทางไม่เกิน 4-5 กิโลเมตร) แต่ก็ปรากฏว่ามีรถสองแถวบางคันยังไม่พอใจคอยจะหาจังหวะและโอกาสขึ้นค่า โดยสารกับประชาชนผู้ใช้บริการตลอดมา ปัญหาเรื่องค่าโดยสารที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้กล่าวถึงไว้มีดังนี้ อัตราค่าโดยสารจะไม่แน่นอนจะขึ้นอยู่กับคนขับ นอกจากนี้ในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน อัตราค่าโดยสารจะไม่เท่ากัน โดยเฉพาะเวลากลางคืนจะเรียกเก็บในราคาแพง สำหรับนักศึกษาที่เป็นผู้ตอบแบบสอบถามกล่าวว่า การใช้บริการรถสองแถวอัตราค่าบริการของนักศึกษาจะไม่เหมือนกันทุกคันและรถสองแถวที่วิ่งประจำสายทาง (รถคิว) บางคิวมักจะถือโอกาสโก่งราคาต่อผู้โดยสารในกรณีเหมาคัน และเมื่อเร็ว ๆ นี้ บทความเรื่องคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม (ผู้จัดการรายวันภาคเหนือ, 2535:5-6) ได้กล่าวถึงรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่เกี่ยวกับปัญหาการเรียกเก็บค่าโดยสารแพงดังนี้

"นับว่าเป็นการสร้างภาพพจน์ที่เสียหายอย่างใหญ่หลวงแก่จังหวัด เชียงใหม่ และส่งผลกระทบต่ออย่างหนักหน่วงรุนแรงต่อธุรกิจท่องเที่ยวของเชียงใหม่ ที่ทำเงินรายได้เข้าสู่ท้องถิ่นปีละหลายพันล้านบาท จนก้าวขึ้นมาเป็นรายได้อันดับหนึ่งของจังหวัด แทนที่ของรายได้จากภาคเกษตรกรรมที่เคยเป็นรายได้หลักมาก่อนที่ผู้ประกอบการเดินรถยนต์โดยสารรับจ้าง (สองแถวสีแดง) ที่ฉวยโอกาสขูดรีดค่าโดยสารแพงลิบล็อกจากผู้ที่เดินทางมาถึงเชียงใหม่จนกระทั่งเกิดความเดือดร้อนไปทั่ว และได้มีการร้องเรียนผ่านหนังสือพิมพ์กับสื่อมวลชนในท้องถิ่นอยู่เนือง ๆ และได้เริ่มความถี่กระชั้นขึ้นในช่วงระยะเวลานี้

ผู้โดยสารเกือบทั้งหมดจากสถานีรถไฟ เชียงใหม่หรือจากสถานีขนส่ง เชียงใหม่ 2 (เชียงใหม่อาบชด) จะถูกขูดรีดค่าโดยสารแบบโหดเหี้ยมและทารุณขูดรีดจากผู้ประกอบการเดินรถยนต์โดยสารรับจ้างสองแถว โดยเรียกเก็บในอัตรา 100 บาทขึ้นไป เมื่อจะเดินทางจากสถานีโดยสารทั้งสองแห่ง เข้ามายังตัวเมืองซึ่งจุดหมาย

จะให้ไปส่งอยู่ในระดับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่หรือย่านทิพย์เนตร ย่านหนองหอยจะถูก  
ผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารสองแถวเหล่านี้ซูดราคาโดยสารแพงขึ้นไปเป็น 120 -  
130 บาทเลยทีเดียว เมื่อถูกเจ้าหน้าที่ขนส่งเล่นงานกลับมา ก็มักอ้างเสมอว่า เป็น  
การตกลงและยินยอมในการเหมาลำของผู้โดยสารเองทุกครั้งไป ซึ่งโดยข้อเท็จจริง  
แล้วมิได้เป็นเช่นนั้น”



2. ปัญหาลักษณะและการให้บริการของรถสองแถว

ลักษณะของปัญหา

ปัญหารองมาที่ผู้โดยสารพบจะเป็นปัญหาทางด้านลักษณะ และพื้นที่ใน

- การให้บริการซึ่งมีอยู่ร้อยละ 26.5 ของผู้ตอบแบบสอบถามได้กล่าวมาแล้วว่ารูปแบบ  
การให้บริการของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จะให้บริการคล้ายรถแท็กซี่สาธารณะ  
แต่จะมีลักษณะเด่นที่แตกต่างจากรูปแบบของแท็กซี่ทั่วไป คือจะรับ-ส่งผู้โดยสารที่ร่วม  
เดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน (Shared - Taxis) ดังนั้นเส้นทางเริ่มต้นจะถูก  
กำหนดโดยผู้โดยสารคนแรกและผู้โดยสารคนถัดมานั้นคนขับจะเลือกให้บริการ เฉพาะ  
รายที่ไม่เบี่ยงเบนออกจากเส้นทางเริ่มแรกหรืออาจจะเบี่ยงเบนเล็กน้อยแต่ในสภาพ  
ความที่เป็นจริงจากการตอบแบบสอบถามของผู้โดยสารพบว่าในบางครั้งคนขับจะส่ง  
ผู้โดยสารถึงที่หมายแล้วเข้าที่นี้เพราะในระหว่างทางคนขับอาจจะขับรถช้า เพื่อหาผู้  
โดยสารหรือขับรถวกวนไปส่งผู้โดยสารคนอื่นๆ นอกเส้นทางที่หมายของผู้โดยสารคน  
แรกทำให้ต้องเสียเวลาในการเดินทางนอกจากนี้ในบางครั้งคนขับอาจจะไม่ไปส่งผู้  
โดยสารถึงที่หมายปล่อยให้ผู้โดยสารให้ลงระหว่างทางทั้งนี้เนื่องจากในระหว่างเส้น  
ทางที่จะไปส่งผู้โดยสารอาจจะไม่มีผู้โดยสารคนอื่น ๆ ใช้บริการในที่หมายบางแห่ง  
หรือในบางพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ที่อยู่ไกลออกไปจากใจกลางเมืองมาก ๆ หรือนอก  
เส้นทางที่คนขับจะรับ-ส่งผู้โดยสารเป็นประจำ พื้นที่ดังกล่าวเช่นแถบชานเมืองทาง  
ด้านตะวันออกและด้านใต้ของเมืองเชียงใหม่ เป็นต้น บริเวณนี้อาจไม่มีรถสองแถว  
บริการหรือมีแต่ความถี่ระหว่างคันมีน้อยมาก ทำให้ต้องรอรถสองแถวนาน ซึ่งปัญหา  
นี้ส่งผลให้ผู้โดยสารเปลี่ยนไปใช้รูปแบบการขนส่งแบบอื่น โดยเฉพาะเลือกใช้จักรยาน  
ส่วนตัวประเภทจักรยานยนต์ซึ่งจะมีมากที่สุด (จากการตอบของผู้ตอบแบบสอบถาม  
และสำรวจภาคสนาม)



3. ปัญหา มารยาทของผู้ขับรถสองแถว

ลักษณะของปัญหา

ปัญหาที่สำคัญอีกปัญหาหนึ่งที่ถูกผู้โดยสารพบจากการใช้บริการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่คือ ปัญหาเรื่องมารยาทของผู้ขับรถ ซึ่งมีร้อยละ 21.4 ของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเฉพาะการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารในบางครั้งผู้ขับรถสองแถวจะให้ผู้โดยสารกระโดดลงที่หมายระหว่างรถวิ่ง ซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย นอกจากนี้ผู้ขับรถสองแถวบางรายก็พูดจาไม่สุภาพกับผู้โดยสาร ซึ่งลักษณะนี้จะพบมากที่สุดระหว่างการเจรจาตกลงเรื่องเที่ยวหรือเรื่องค่าโดยสารระหว่างผู้ขับรถสองแถวและผู้โดยสาร ในบางครั้งในการเรียกใช้บริการรถสองแถวผู้ขับรถสองแถวบางคนจะไม่ยอมหยุดรถจอดรับผู้โดยสารในบางเส้นทาง

4. ปัญหา เรื่องความปลอดภัย

ลักษณะของปัญหา

ปัญหาเรื่องความปลอดภัยก็เป็นปัญหาที่ถูกผู้โดยสารพบจากการใช้บริการรถสองแถว ซึ่งมีร้อยละ 17.1 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่ปัญหานี้จะเกี่ยวข้องกับรถที่ชำรุดทรุดโทรม เช่น ในขณะที่ขับรถบริการผู้โดยสารเวลาจอดรับ - ส่งผู้โดยสารหรือเลี้ยวกลับรถมักจะไม่มีเปิดไฟสัญญาณทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยเฉพาะการไม่มีเปิดไฟสัญญาณชี้ซ้ายเมื่อจะจอดรถ ผู้ขับรถสองแถวบางคนจะขับรถด้วยความเร็วสูงมาก โดยเฉพาะในเส้นทางบางสายเช่นวิ่งจากสามเมืองเข้ามาตัวเมือง ในวันทำงานพบว่าคนจะเดินทางและใช้บริการกันมาก ในบางเส้นทางรถสองแถวให้บริการผู้โดยสารมีจำนวนน้อยแต่ความต้องการของผู้โดยสารในการเดินทางมีมาก จนทำให้รถสองแถวบางคันรับผู้โดยสารแน่นจนเกินไปบางครั้งต้องโทษท้ายรถซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อผู้โดยสารได้ง่ายผู้โดยสารบางคนกล่าวว่า เคยได้รับอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถสองแถวทั้งนี้ เนื่องจากผู้ขับรถขณะเมาสุราหรือขับรถแซงหรือปาดหน้ารถคันอื่นนอกจากนี้ผู้ขับรถสองแถวบางคนก็มักขับเปลี่ยนช่องทางวิ่งทันทีทันใดที่จะส่งผู้โดยสาร หรือขับรถไม่ระมัดระวังในช่วงถนนเปียกหรือฝนตก ปัญหาในเรื่องความปลอดภัยยังเกี่ยวข้องกับสภาพรถกล่าวคือ รถสองแถวบางคันจะเก่าหรือทรุดโทรม โดยเฉพาะรถสองแถวที่วิ่งอิสระไม่ประจำสายทางจะพบเป็นจำนวนมาก

## ผู้ขับรถสองแถว

### 1. ปัญหาเรื่องจำนวนรถสองแถว

#### ลักษณะของปัญหา

จากการสอบถามถึงปัญหาที่เกิดจากการขับรถสองแถวรับจ้างปรากฏว่าร้อยละ 66.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะเคยมีปัญหากจากการดำเนินกิจการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ ในขณะที่ร้อยละ 33.3 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะไม่ประสบปัญหาแต่อย่างใด ส่วนใหญ่ร้อยละ 29.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีปัญหากจากการดำเนินกิจการรถสองแถวคิดว่าปัญหาที่สำคัญที่สุดในขณะนี้คือจำนวนของรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่มีมากเกินไปซึ่งส่งผลให้เกิดการแข่งขันระหว่างผู้ขับรถสองแถวด้วยกัน โดยเฉพาะการแข่งขันในเรื่องการแย่งผู้โดยสาร ซึ่งจุดหรือบริเวณใหญ่ ๆ ที่จะมีรถสองแถวจะให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก เช่น บริเวณตลาดวโรรส ตลาดเทศบาลนครเชียงใหม่และบริเวณท่าสรรพสินค้าต้นตราภักดิ์สาขาท่าแพ เป็นต้น

### 2. ปัญหาการไม่มีที่หรือป้ายรับส่งผู้โดยสาร

#### ลักษณะของปัญหา

ปัญหารองมาจะเป็นปัญหาการไม่มีที่จอดหรือป้ายรถสองแถว ซึ่งจะมียุทธวิธีร้อยละ 18.9 ของผู้ตอบแบบสอบถามในปัจจุบันการขับรถสองแถวบริการรับ-ส่งผู้โดยสารภายในเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะรถสองแถวประเภทวิ่งอิสระไม่ประจำสายทางจะไม่มีที่จอดหรือป้ายหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารทำให้บางครั้งเกิดปัญหากับตำรวจจราจร ในเรื่องการจอดรถในที่ห้ามจอด บริเวณที่เกิดปัญหามากที่สุดได้แก่ บริเวณตลาดวโรรส ซึ่งเป็นย่านการค้าที่มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมากอีกทั้งเป็นย่านที่มีปริมาณการจราจรคับคั่ง ฉะนั้นในการวิ่งบริการมาส่งผู้โดยสารในบริเวณดังกล่าวจึงทำให้มีการจอดรถกีดขวางการจราจรหรือจอดในที่ห้ามจอด ซึ่งในเรื่องนี้มีผู้ขับรถสองแถวบางคนได้กล่าวว่าทางสหกรณ์นครลานนาเดินทางจำกัดไม่ได้ให้ความสนใจในเรื่องการดำเนินกิจการรถสองแถวโดยเฉพาะในเรื่องการหาที่จอดหรือป้ายหยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร ซึ่งในบางครั้งมีปัญหากับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเรื่องดังกล่าว ทางสหกรณ์ฯ ก็ไม่ได้ให้ความช่วยเหลือเท่าที่ควร



3. ปัญหาด้านการดำเนินงานของสหกรณ์

ลักษณะของปัญหา

จากการสอบถามผู้ขับรถสองแถวร้อยละ 16.2 ของผู้ตอบแบบสอบถาม จะประสบปัญหาทางด้านการดำเนินงานของสหกรณ์ฯ ในหลาย ๆ เรื่อง เช่น สวัสดิการของสหกรณ์ยังไม่ดีพอปัญหาที่พบมากที่สุด คือ การให้ใบเส้นทางกับผู้ขับรถสองแถวบางคนที่ต้องการนำรถสองแถวออกวิ่งบริการในพื้นที่นอกเขตสัมปทาน (เมืองเชียงใหม่) ทั้งนี้เนื่องจากเป็นความต้องการของผู้โดยสาร โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวหรือนักท่องเที่ยว ซึ่งในบางครั้งต้องการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ที่อาจจะตั้งอยู่ในเขตอำเภอรอบนอก ดังนั้นในการนำรถสองแถวออกวิ่งบริการในลักษณะดังกล่าว จำเป็นต้องมี ใบผ่านเส้นทางและในการทำใบผ่านเส้นทางในแต่ละครั้งจะต้องยื่นเรื่องขอทั้งทางสหกรณ์ฯ และสำนักงานขนส่งในวันที่จะนำรถสองแถวออกวิ่งในพื้นที่นอกเขตสัมปทาน (เมืองเชียงใหม่) ซึ่งทำให้ต้องเสียเวลาและเกิดความไม่สะดวกกับผู้โดยสาร นอกจากนี้การที่สหกรณ์จัดหาวัสดุอุปกรณ์หรืออะไหล่รถยนต์ มาจำหน่ายให้กับสมาชิก บางครั้งจะขายในราคาที่สูงกว่าปกติ ส่วนปัญหาเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของสหกรณ์ก็จะมีปัญหาที่เกี่ยวข้องกับปัญหาแรกคือปัญหาเรื่องขาดแคลนที่จอดรถถึงแม้ว่าสหกรณ์จะมีหน้าที่ประการหนึ่งในการจัดให้มีสถานที่จอดรถสองแถวทั้งต้นทางและปลายทางแต่ก็ขึ้นในบางเส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นที่จอดรถ-ส่งผู้โดยสารของรถสองแถวที่วิ่งประจำสายทางมากกว่า (ตัวรถสองแถว) ส่วนรถสองแถวที่วิ่งอิสระไม่ประจำสายทางส่วนใหญ่ก็หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารตามป้ายรถประจำทางหรือตามสถานที่ที่มีผู้โดยสารอยู่เป็นจำนวนมาก เช่น ตลาด ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น ซึ่งในบางครั้งอาจทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเรื่องการจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารในที่ที่ห้ามจอด

4. ปัญหาเรื่องเวลารอคอย

ลักษณะของปัญหา

ในการสอบถามผู้ขับรถสองแถวพบว่าร้อยละ 13.5 ของผู้ตอบแบบสอบถามจะประสบปัญหาเกี่ยวกับเวลาที่นำรถสองแถวจากที่อื่น ๆ วิ่งเข้ามาบริการผู้โดยสารในเมืองเชียงใหม่ได้กล่าวมาแล้วว่ารถสอง-แถวในเมืองเชียงใหม่แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือรถสองแถวที่วิ่งภายในเมือง และรถสองแถวที่วิ่งประจำสายทางระหว่างตัวเมืองกับอำเภอรอบ ๆ โดยเฉพาะรถสองแถวประเภทที่สองนี้ เมื่อนำผู้โดยสาร

เข้ามาส่งยังตัวเมืองเชียงใหม่แล้ว ในระหว่างที่รถคิวรถออกตามตารางเวลาเดินรถ ก็อาจจะมีรถสองแถวประเภทนี้บางคันจะนำรถออกวิ่งบริการผู้โดยสารในเมืองเชียงใหม่ ซึ่งก็จะรวมทั้งรถสองแถวบางคันที่วิ่งระหว่างเมืองเชียงใหม่กับจังหวัดใกล้เคียง เช่น รถสองแถวลำพูน-เชียงใหม่ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีรถที่มีลักษณะเป็น "รถเกือบ" (แท็กซี่ป้ายดำ) ออกวิ่งบริการผู้โดยสารภายในเมืองเชียงใหม่อีกด้วย โดยจุดหรือบริเวณใหญ่ ๆ ที่รถประเภทนี้จะให้บริการผู้โดยสารจะอยู่ตามโรงแรมต่าง ๆ หรือเกสเฮาส์ต่าง ๆ เป็นต้น ปัญหาดังกล่าวได้สร้างความยุ่งยากให้กับผู้โดยสารรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่กล่าวคือนอกจากจะต้องแข่งขันกันเองระหว่างรถสองแถวที่วิ่งภายในเมืองเชียงใหม่แล้ว ยังต้องแข่งขันกับรถสองแถวหรือรถประเภทอื่นที่วิ่งผิดกฎหมายเหล่านี้อีกด้วย นอกจากนี้การดำเนินกิจการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ยังจะประสบปัญหาอื่น ๆ อีก เช่น การเพิ่มจำนวนของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ที่เพิ่มสูงขึ้นทุกปีโดยเฉพาะพาหนะส่วนตัวประเภทรถยนต์ส่วนตัวหรือรถจักรยานยนต์ทำให้จำนวนของผู้โดยสารลดน้อยลง การจัดระบบเดินรถบนถนนต่าง ๆ ในเมืองเชียงใหม่บางครั้งสับสนหรือเป็นเส้นทางวกวนทำให้การบริการรับ-ส่งผู้โดยสารเกิดปัญหาด้านระยะทางและเวลาในการเดินทาง เป็นต้น ปัญหาดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ

### 8.1 ของผู้ตอบแบบสอบถาม

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

การส่งเสริมหรือเปลี่ยนแปลงทัศนคติของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ให้หันมาใช้การขนส่งสาธารณะหรือระบบการขนส่งมวลชนในปัจจุบันให้มากขึ้น นับว่าเป็นสิ่งที่สมควรทำอย่างยิ่งทั้งนี้ เนื่องจากในปัจจุบันจำนวนยานพาหนะในเมืองเชียงใหม่จะมีมากขึ้นเกินกว่าความจุของถนนในเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะการเพิ่มของยานพาหนะประเภทส่วนบุคคลเช่นเพิ่มสูงมากการเพิ่มดังกล่าวนอกจากจะเป็นการสูญเสียเงินตราต่อวงประเภทในการจัดการยานพาหนะและน้ำมันเชื้อเพลิงแล้วจำนวนรถที่เพิ่มมากขึ้นยังก่อให้เกิดปัญหาจราจรภายในเมืองเชียงใหม่ได้

ด้วยปริมาณการจราจรในปัจจุบัน การจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งรีบ เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นแล้วในเมืองเชียงใหม่ แม้จะไม่รุนแรงเท่ากับกรุงเทพมหานคร แต่ปัญหาเหล่านี้ก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจนเป็นที่ยอมรับของประชาชน ซึ่งสาเหตุสำคัญที่เป็นผลมาจากการเพิ่มที่จำนวนมากขึ้นของถนนยานพาหนะในแต่ละปีนั้นเอง ดังนั้นในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงต้องแก้ที่ต้นเหตุคือ ลดจำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลส่วน



บุคคลให้น้อยลง แล้วส่งเสริมหรือเปลี่ยนทัศนคติของประชาชนให้หันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น ก็จะสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดลงได้

และจากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่ารถสองแถวในเมืองเชียงใหม่เป็นการขนส่งสาธารณะที่มีบทบาทต่อการสัญจรภายในเมืองเชียงใหม่ในอนาคต และมีแนวโน้มว่าจะยังคงเป็นการขนส่งสาธารณะที่มีบทบาทสำคัญต่อเมืองเชียงใหม่ในอนาคต แต่ในปัจจุบันระบบรถสองแถวยังมีข้อบกพร่องหรือมีปัญหาในหลาย ๆ ด้าน ดังนั้นเพื่อให้ระบบรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่เป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพและมีบทบาทต่อการเดินทางของคนในเมืองเชียงใหม่ต่อไป จึงจำเป็นต้องมีมาตรการหรือนโยบายในการแก้ไขปัญหาระบบรถสองแถว ซึ่งในที่นี้จะเสนอมาตรการที่จะต้องกระทำเป็น 2 ส่วน คือมาตรการในระยะสั้น และระยะยาว

#### ก. มาตรการในระยะสั้น

1. กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานโดยอาจกำหนดตามระยะทางหรือที่หมาย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมทั้งต่อผู้โดยสารและผู้ขับรถสองแถว
2. กำหนดจุดหรือป้าย รับ-ส่งผู้โดยสารรถสองแถวให้แน่นอนเพื่อความสะดวกในการใช้บริการของผู้โดยสาร และความเป็นระเบียบในการจัดการจราจร
3. กำหนดตารางเวลา หรือระยะเวลาในการออกวิ่งบริการ รับ-ส่งผู้โดยสารของรถสองแถวให้แน่นอนและมีความสอดคล้องกับเส้นทางหรือจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางนั้น ๆ เป็นสำคัญ
4. กำหนดให้รถสองแถววิ่งประจำสายทางตามเส้นทางสัมปทานที่มีอยู่อย่างเคร่งครัด
5. ให้เจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่งจังหวัดร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจหมั้นตรวจตราและตรวจสภาพรถสองแถวให้อยู่ในสภาพที่ดี หมกจะสมต่อการวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสาร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยของผู้โดยสาร
6. ให้เจ้าหน้าที่กวดขันการจับผิด การจอดรถให้เป็นไปตามกฎจราจร และมีมารยาท
7. จัดให้มีการอบรมแก่ผู้ขับรถสองแถวในเรื่องกฎหมายจราจร มารยาทในการขับขี่

๓. มาตรการในระยะยาว

1. พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ให้มีประสิทธิภาพเพื่อสามารถรับการเจริญเติบโตของเมืองเชียงใหม่ในอนาคตได้
2. ควบคุมการเพิ่มจำนวนของรถสองแถวโดยกำหนดอายุการใช้งานของรถ
3. เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะให้มากขึ้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย