

## บทที่ 7

### สรุปการวิจัยและข้อเสนอแนะ



#### 7.1 สรุป

ในการศึกษาลักษณะการให้บริการรถขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ในครั้งนี้ เป็นการศึกษาถึงการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในเขตเมือง โดยเฉพาะรถสองแถว(สีล้อแดง)ซึ่งเป็นยานพาหนะที่ให้บริการขนส่งที่มีจำนวนมากที่สุดในเขตเมืองเชียงใหม่ ซึ่งมีจำนวนถึง 2,800 คัน และศึกษาทัศนคติและความต้องการของประชาชนต่อลักษณะการบริการรถขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา ตลอดจนศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เกี่ยวข้องกับการบริการรถขนส่งสาธารณะของเมือง เพื่อเสนอแนะแนวทางปรับปรุงการให้บริการรถขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเชียงใหม่ โดยในการศึกษาจะเริ่มจากการศึกษาประวัติความเป็นมาของเมืองเชียงใหม่ ลักษณะทางประชากรของเมือง การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน ระบบถนน ข้อมูลการจดทะเบียนยานพาหนะในจังหวัดเชียงใหม่ สภาพการจราจร ระบบการขนส่งสาธารณะในเมือง ตลอดจนศึกษาลักษณะการเดินทาง ทัศนคติและความต้องการของประชาชนต่อการบริการรถขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เพื่อนำมาวิเคราะห์ลักษณะการเดินทางของประชาชน และเสนอแนะแนวทางปรับปรุงการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ เพื่อให้สอดคล้องกับทัศนคติของประชาชน และการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาต่อไป ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

##### 7.1.1 ประชากร และลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาลักษณะประชากร พบว่า 20 ปีที่ผ่านมาจำนวนประชากรในเขตเทศบาลมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เฉลี่ยประมาณ 4-5% ต่อปี อย่างไรก็ตามตัวเลขดังกล่าวยังเป็นอัตราที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของเมืองเชียงใหม่ เนื่องจากมีประชากรจำนวนมากที่เป็นประชากรแฝง ซึ่งเข้ามาหางานทำและเรียนหนังสือในเมืองเชียงใหม่แต่ไม่ได้ย้ายทะเบียนบ้านเข้ามา ทำให้ตัวเลขประชากรมีการเพิ่มขึ้นน้อย และจากข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจำแนกรายตำบลในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในปี 2547 พบว่าตำบลที่มีจำนวนประชากรมากที่สุดคือ ตำบลวัดเกตและตำบลช้างคลาน เนื่องจากเป็นตำบลที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ นอกจากนี้ในตำบลวัดเกตยังมีพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากบริเวณถนนเจริญเมือง ส่วนตำบลช้างคลานจะมีพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก บริเวณถนนช้างคลาน

และถนนเจริญประเทศ สำหรับตำบลที่มีจำนวนประชากรน้อยที่สุดคือตำบลฟ้าฮ่าม ตำบลหนองป่าครั่ง และตำบลป่าแดด เนื่องจากตำบลดังกล่าวมีพื้นที่คาบเกี่ยวส่วนใหญ่อยู่นอกเขตเทศบาล และยังมีพื้นที่ว่างและพื้นที่เกษตรกรรมหลงเหลืออยู่บางส่วน สำหรับการศึกษาคความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ปี พ.ศ.2547 พบว่า มีความหนาแน่นประชากรโดยเฉลี่ย 4,150 คนต่อตารางกิโลเมตร ตำบลที่มีความหนาแน่นประชากรมากที่สุดคือตำบลช้างม้อย และตำบลหายยา ซึ่งมีจำนวนประชากรอาศัยอยู่เกือบเต็มพื้นที่เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีการตั้งถิ่นฐานมานาน และเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่มาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ส่วนตำบลที่มีความหนาแน่นประชากรน้อยที่สุดคือตำบลฟ้าฮ่าม ตำบลป่าตัน และตำบลหนองป่าครั่ง ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงเป็นที่ว่าง พื้นที่เกษตรกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

จากข้อมูลการเปลี่ยนแปลงประชากรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2533-2547 มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นทั้งสิ้น 6,629 คน โดยตำบลที่มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือ ตำบลสุเทพ และตำบลวัดเกต โดยเฉพาะตำบลสุเทพซึ่งตั้งอยู่บริเวณเชิงดอยสุเทพจึงมีสภาพแวดล้อมที่ร่มรื่นเหมาะแก่การอยู่อาศัย และอยู่ใกล้มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ส่วนตำบลวัดเกตยังคงมีพื้นที่ว่างสามารถรองรับการขยายตัวของที่อยู่อาศัยได้อีกมาก และราคาที่ดินยังไม่สูงมากนักเมื่อเทียบกับที่ดินบริเวณเขตเมืองชั้นใน

สำหรับภาพรวมการใช้ที่ดินในเขตเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบัน จะพบว่า ภายในเขตเมืองเก่า ถูกกำหนดไว้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณเขตเมืองชั้นในจะประกอบด้วยวัด และโบราณสถานที่สำคัญจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีสถานที่ราชการ และสถานศึกษาที่สำคัญตั้งอยู่ ทางด้านเหนือของเมือง มีการขยายตัวของกาตั้งถิ่นฐานออกไปตามถนนถนนชูปเปอร์ไฮเวย์และต่อเนื่องจากถนนโชตนาไปจนถึงอำเภอแมริม เนื่องจากแรงดึงดูดของการตั้งศูนย์ราชการแห่งใหม่ และเป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ สวนหลวงล้านนา ร.9 และสถานีขนส่งผู้โดยสารช้างเผือก ซึ่งมีคิวรถโดยสารที่วิ่งระหว่างตัวเมืองไปยังอำเภอต่างๆของจังหวัดเชียงใหม่จอดอยู่เป็นจำนวนมาก สำหรับทิศตะวันตกของเมือง มีการตั้งถิ่นฐานเกือบเต็มพื้นที่บริเวณโดยรอบมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และริมสองฝั่งถนนห้วยแก้วและถนนสุเทพ นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของโรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดสวนแก้ว สวนรุกขชาติห้วยแก้ว สวนสัตว์เชียงใหม่ และสวนสุขภาพสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนีบริเวณพื้นที่โดยรอบมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ส่วนทางทิศใต้ยังมีการใช้ที่ดินในกิจกรรมหลักไม่เด่นชัดนัก โดยจะมีย่านพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นบริเวณถนนทิพย์เนตร และถนนวัวลาย ซึ่งถนนวัวลายจะเป็นแหล่งการค้าประเภทเครื่องเงินที่มีชื่อเสียงตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่าซึ่งเป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกแอร์พอร์ต และมีท่าอากาศยานเชียงใหม่ และกองบิน 41

ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียง ทางทิศตะวันออกของเมืองมีย่านการค้าตั้งอยู่หนาแน่นบริเวณตลาดวโรรส และบริเวณถนนสายสำคัญของเมืองเชียงใหม่ ได้แก่ถนนท่าแพ ถนนช้างม่อย ถนนช้างคลาน และถนนเจริญเมือง โดยเฉพาะบริเวณตลาดวโรรสจะเป็นศูนย์กลางการค้า เนื่องจากเป็นที่ตั้งของตลาดสดขนาดใหญ่ และเป็นแหล่งการค้าที่เก่าแก่ นอกจากนี้บริเวณดังกล่าวยังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของเมืองซึ่งเป็นที่ตั้งของท่ารถโดยสารที่วิ่งระหว่างตัวเมืองกับอำเภอในเขตชานเมืองจำนวนมาก ส่วนบริเวณถนนช้างคลานจะเป็นที่ตั้งของตลาดไนท์บาร์ชา สำหรับการใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษาส่วนใหญ่ จะตั้งกระจุกตัวอยู่บริเวณถนนเจริญประเทศ ถนนแก้ววรัญ และถนนมหิดล นอกจากนี้ทางทิศตะวันออกยังเป็นที่ตั้งของค่ายทหาร(ค่ายกาวิละ)ในเขตตำบลวัดเกต

### 7.1.2 ระบบการคมนาคมของพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาโครงข่ายถนนของเมืองเชียงใหม่ จะเห็นว่าการคมนาคมในเมืองเชียงใหม่ปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการพัฒนาการของโครงข่ายการสัญจรตั้งแต่อดีต ซึ่งมักอาศัยการเดินเท้าเป็นหลักทำให้ถนนมีลักษณะแคบและคดเคี้ยว โดยลักษณะถนนบริเวณศูนย์กลางเมืองหรือเขตเมืองเก่าจะมีลักษณะเป็นแบบตาราง มีถนนรัศมีกระจายออกไปรอบทิศทาง และมีการพัฒนาถนนวงแหวนเชื่อมต่อกับถนนรัศมี โดยมีการตัดถนนล้อมเมืองสายใต้หรือถนนมหิดลมาบรรจบกับถนนซูเปอร์ไฮเวย์ ทำให้รูปแบบโครงข่ายถนนในเขตเมืองเชียงใหม่ เป็นแบบตารางผสมถนนแนวรัศมีและถนนวงแหวน(Grid-Radial-Ring Road) อย่างไรก็ตามถนนวงแหวนในเมืองเชียงใหม่ยังเป็นถนนที่ไม่สมบูรณ์ ด้วยข้อจำกัดทางด้านกายภาพซึ่งเป็นพื้นที่ทหารและสนามบิน ทางด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเมืองเชียงใหม่ ทำให้การเดินทางจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ไปยังทิศเหนือของเมืองต้องผ่านเส้นทางภายในเขตเมือง ซึ่งถนนมีลักษณะคับแคบและมีการจราจรติดขัด

นอกจากนี้ระบบถนนภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ยังสามารถแบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ ถนนสายหลัก มีผิวการจราจรกว้าง 10–12 เมตร ปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนเฉลี่ย 2,500 – 4,500 คัน ได้แก่ ถนนท่าแพ ถนนช้างม่อย ถนนวิชัยนันทน์ ถนนช้างคลาน ถนนเจริญประเทศ ถนนวังสิงห์คำ ถนนลอยเคราะห์เป็นต้น ถนนส่วนใหญ่ทำหน้าที่คอยเชื่อมต่อการเดินทางและกระจายการจราจรสู่ถนนสายอื่นๆ ถนนสายรอง มีผิวการจราจรกว้าง 8–10 เมตร ปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนเฉลี่ย 2,000 – 2,500 คัน ได้แก่ ถนนราชวงศ์ ถนนท้ายวัง ถนนกำแพงดิน ถนนสิทธิวงศ์ เป็นต้น ถนนส่วนใหญ่ทำหน้าที่เชื่อมต่อการเดินทางจากถนนสายหลัก และใช้เป็นเส้นทางสู่พื้นที่อื่นๆ ถนนสายย่อย มีผิวการจราจรกว้าง 4–8 เมตร มีปริมาณการจราจรเบาบาง เป็นถนนที่มีลักษณะคดเคี้ยวและคับแคบ ขาดการวางแผนและลำบากต่อการสัญจร เนื่องจาก

ถนนซอยเหล่านี้สร้างขึ้นตามแนวการเดินทางเท้าและทางเกวียนของคนสมัยก่อน ตัวอย่างเช่น ถนน ตรอกซอย บริเวณหลังมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ตำบลวัดเกต เป็นต้น ทำหน้าที่สำหรับการสัญจรภายในพื้นที่เหล่านั้น และเชื่อมต่อการเดินทางกับถนนสายหลักและสายรอง (บรรณศาสตร์ สุขตระกูล, 2542)

เมืองเชียงใหม่มีการจัดการระบบการสัญจรโดยการใช้ระบบ 1-way อย่างกว้างขวาง ระบบ 1-way ที่สำคัญ ประกอบด้วยถนนรอบคูเมือง ซึ่งมีลักษณะเป็นถนนคู่ขนาน ปัจจุบันระบบ 1-way คูเมืองทำหน้าที่เน้นการกระจายการเดินทางระหว่างพื้นที่ในเขตเมือง ถนนรอบคูเมืองที่กำหนดให้เดินรถทางเดียวได้แก่ ถนนมณีนพรัตน์ ถนนศรีภูมิ ถนนมูลเมือง ถนนชัยภูมิ ถนนคชสาร ถนนบำรุงบุรี ถนนช่างหล่อ ถนนอารักษ์และถนนบุญเรืองฤทธิ์ ถนนในย่านศูนย์กลางธุรกิจ (C.B.D.) ได้แก่ถนนท่าแพ ถนนช้างคลาน ถนนช้างม่อย ถนนเจริญประเทศ ถนนลอยเคราะห์ ถนนกำแพงดิน ถนนท้ายวัง ถนนราชวงศ์และถนนวังสิงห์คำ

จำนวนยานพาหนะในจังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2542-2546) เมืองเชียงใหม่มีการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะเฉลี่ย 8 % ต่อปี ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่ารถจักรยานยนต์มีจำนวนสูงที่สุด โดยในปีพ.ศ. 2546 มีจำนวนถึงร้อยละ 73 ของยานพาหนะทั้งหมดที่จดทะเบียน หรือเป็นจำนวน 681,549 คัน แสดงให้เห็นว่าคนเชียงใหม่นิยมใช้รถจักรยานยนต์มาก เนื่องจากมีความสะดวกและความคล่องตัวในการเดินทาง รองลงมาคือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล 141,123 คัน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนจำนวน 97,325 คัน ตามลำดับ

สำหรับการศึกษาสถิติปริมาณการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าค่อนข้างมีความหนาแน่นตลอดทั้งวัน เมื่อคิดปริมาณเฉลี่ยต่อชั่วโมงแล้ว ความหนาแน่นของปริมาณการจราจรสูงสุดอยู่ที่ช่วง 7.00 – 9.00 น. และ 16.00 – 18.00 น. โดยถนนที่มีปริมาณการจราจรในช่วง 12 ชั่วโมงสูงรองลงมาเป็นอันดับต้นๆ ได้แก่ ถนนซูเปอร์ไฮเวย์ และถนนอ้อมเมืองสายใต้ เนื่องจากผู้สัญจรที่มาจากเขตชานเมือง ต้องใช้เส้นทางนี้เป็นทางผ่านเพื่อเข้าไปยังเขตเมือง โดยเฉพาะในช่วงเร่งด่วน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดภายในเมือง ส่วนถนนที่มีปริมาณการจราจรต่อวันค่อนข้างต่ำส่วนใหญ่จะเป็นถนนในเขตคูเมือง เช่นถนนราชดำเนิน เนื่องจากถนนดังกล่าวจะทำหน้าที่รองรับการเดินทางที่มีจุดปลายทางเฉพาะภายในเขตคูเมือง หรือเป็นการเดินทางในระยะสั้นๆ ประชาชนส่วนใหญ่ไม่นิยมใช้เป็นทางผ่าน เนื่องจากถนนมีความแคบและมีการเดินรถสองทิศทาง

### 7.1.3 ลักษณะการขนส่งสาธารณะของพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาลักษณะการขนส่งสาธารณะของเมืองเชียงใหม่จะเห็นได้ว่า ในอดีตระบบรถโดยสารสาธารณะภายในเมืองเชียงใหม่ได้เริ่มให้บริการในครั้งแรกในปี 2508 โดยการดัดแปลงรถบรรทุกขนาดเล็กยี่ห้อ MAZDA มาใส่ที่นั่งหลังคาวิ่งรับจ้างขนส่งผู้โดยสารทั่วไปในเขตเมืองเชียงใหม่ แต่อย่างไรก็ตามรถดังกล่าวยังเป็นรถโดยสารที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เพราะจดทะเบียนเป็นรถกระบะบรรทุกสาธารณะซึ่งอนุญาตให้ใช้เพื่อการขนส่งสินค้าเท่านั้น ต่อมาเมื่อได้มีการใช้บังคับ พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ได้กำหนดให้ต้องมีการสัมปทานเส้นทางเดินรถ และต้องมีการรวมกลุ่มรถในรูปองค์กรหรือสหกรณ์เดินรถต่างๆ เพื่อควบคุมจำนวนรถสองแถว และเพื่อให้เป็นรถยนต์โดยสารประจำทางตามกฎหมาย ทำให้มีการรวมกลุ่มรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จัดตั้งสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัดขึ้น อย่างไรก็ตาม มีผู้ประกอบการจำนวนมากที่ไม่เห็นด้วยกับข้อกำหนดการเดินรถตามเส้นทางที่ได้สัมปทานดังกล่าว เนื่องจากบางเส้นทางมีผู้โดยสารขึ้นน้อยทำให้ผู้ประกอบการขาดทุน จึงเกิดการนำรถมาวิ่งให้บริการนอกเส้นทางโดยผิดกฎหมาย เมื่อถูกบังคับให้เดินรถตามเส้นทางจึงได้รวมตัวกันประท้วงปิดถนน ซึ่งได้ก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนเป็นอย่างมาก ทำให้ภายหลังได้มีการผ่อนปรนให้เดินรถได้อย่างอิสระภายในเขตเมืองเชียงใหม่จนถึงปัจจุบัน ส่วนรถเมลที่ได้จดทะเบียนสัมปทานเส้นทางเดินรถ ก็มีระยะเวลาในการให้บริการไม่นานนัก และได้ขอยกเลิกสัมปทานกับสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ในที่สุด เนื่องจากประสบปัญหาขาดทุน และไม่สามารถแข่งขันกับรถสองแถวของสหกรณ์นครลานนาเดินรถได้ ทำให้ปัจจุบันเหลือเพียงรถประจำทางของบริษัทเอซีซี เรียวเลสเดทจำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่ทางทิศใต้ของเมืองเชียงใหม่ โดยได้สัมปทานเดินรถระหว่างหมู่บ้านขวัญเวียงและเขตเมืองเชียงใหม่เพียง 1 เส้นทาง

ในปัจจุบัน รถขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีเพียง 2 ระบบ คือรถสองแถวแดงหรือรถโดยสารขนาดเล็ก และรถขนส่งประเภทอื่นๆ เช่นสามล้อเครื่อง(รถตุ๊กตุ๊ก) สามล้อถีบ และรถหมู่บ้านขวัญเวียงเป็นต้น โดยเฉพาะรถสองแถวแดงจะมีบทบาทในการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองมากที่สุดเนื่องจากมีจำนวนถึง 2,800 คัน ลักษณะการให้บริการจะแบ่งได้ 2 ประเภท คือ รถที่ให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทางและแบบประจำเส้นทาง (รถคิว)แต่รถสองแถวแดงที่วิ่งประจำเส้นทางสามารถให้บริการแบบไม่เป็นเส้นทางได้ระหว่างรอคิว การให้บริการของรถสองแถวแดงส่วนใหญ่จะวิ่งวนรับผู้โดยสารในลักษณะของรถแท็กซี่ (Share Taxi) ที่มีจุดปลายทางตามความต้องการของผู้โดยสาร และสามารถรับผู้โดยสารตามเส้นทางที่เดินรถผ่านไปเรื่อยๆ อย่างไม่จำกัดภายในเขตเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะพื้นที่ภายในวงแหวนรอบใน นอกจากนี้ รถสองแถวยังมีการให้บริการแบบรับจ้างเหมาแก่นักท่องเที่ยว ในการเที่ยวชมสถานที่สำคัญต่างๆของ

จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดใกล้เคียง สำหรับค่าโดยสารของรถสองแถวปกติที่วิ่งภายในเมืองจะคิดในราคา 10 บาทต่อหนึ่งเที่ยว แต่สำหรับนักเรียนนักศึกษาในเครื่องแบบจะคิดค่าโดยสารในอัตรา 5-8 บาท และถ้าข้ามแม่น้ำปิงลงมาทางด้านตะวันออกของเมืองค่าโดยสารจะขึ้นอยู่กับการตกลงระหว่างผู้โดยสารกับคนขับรถ อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารกับรถสามล้อเครื่องหรือสามล้อถีบที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ ผู้โดยสารรถสองแถวยังคงเสียค่าโดยสารถูกกว่าเมื่อเดินทางในระยะทางเท่าๆกันและยังมีความคล่องตัวและสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากกว่า

สำหรับเส้นทางหรือพื้นที่ให้บริการของรถสองแถวนั้น ได้รับอนุมัติให้จัดการเดินรถตามเส้นทางของกรมการขนส่งทางบกจำนวน 32 เส้นทาง แต่ในทางปฏิบัติไม่มีรถสองแถวที่วิ่งแบบประจำเส้นทางในเส้นทางดังกล่าว แต่จะวิ่งให้บริการในระยะทางสั้นๆ และรับ-ส่งผู้โดยสารได้ทุกๆ เส้นทางในเขตเมืองเชียงใหม่ ไม่มีเส้นทางเดินรถและระยะเวลาเดินรถที่แน่นอน เนื่องจากประสบปัญหาการขาดทุนและไม่คุ้มกับค่าน้ำมันในการเดินรถประจำทาง อีกทั้งบางเส้นทางมีผู้โดยสารน้อยเนื่องจากไม่ผ่านย่านที่อยู่อาศัย หรือสถานที่ดึงดูดการจราจรต่างๆ หรือมีการวิ่งทับเส้นทางกับรถโดยสารประจำทางที่มาจากต่างอำเภอ ซึ่งจากสถิติปริมาณรถสองแถวและผู้โดยสารบนถนนสายหลักต่างๆในเขตเมือง พบว่า ถนนที่มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยบนรถสองแถวมากที่สุดส่วนใหญ่เป็นถนนในเขตรอบนอกได้แก่ถนนแก้ววรัญญู ถนนเชียงใหม่-ลำพูน ถนนโชตนาและถนนเจริญเมืองตามลำดับ เนื่องจากถนนดังกล่าวเป็นเส้นทางของรถโดยสารประจำทาง ที่วิ่งมาจากชานเมืองเพื่อเข้ามาส่งผู้โดยสารในเมือง ทำให้รถสองแถวแดงไม่ต้องการวิ่งทับเส้นทางกับรถดังกล่าว เพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งที่เกิดจากการแย่งผู้โดยสารกัน อย่างไรก็ตามจากการสังเกตพบว่ารถสองแถวมักจะกระจุกตัวเพื่อรับส่งผู้โดยสารบริเวณถนนสายสำคัญที่เป็นจุดเปลี่ยนการเดินทาง หรือเส้นทางที่นำการสัญจรจากบริเวณรอบนอกเข้าสู่ตัวเมืองเชียงใหม่ เช่นบริเวณใกล้สี่แยกเชิงสะพานนวรัฐบนถนนท่าแพ บริเวณตลาดประตูเชียงใหม่ บริเวณสถานีขนส่งอาเขตซึ่งเป็นจุดปลายทางของรถที่วิ่งระหว่างจังหวัดต่างๆเข้ามายังเมืองเชียงใหม่ และสถานีรถไฟเชียงใหม่ ซึ่งมีรถสองแถวที่ให้บริการกระจุกตัวอยู่จำนวนมาก สำหรับบริเวณตลาดสดและห้างสรรพสินค้า ก็เป็นสถานที่ซึ่งรถสองแถวนิยมรอให้บริการมากอีกบริเวณหนึ่ง โดยเฉพาะบริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดสวนแก้วและตลาดวโรรส

ถึงแม้ว่ารถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ส่วนใหญ่ จะวิ่งให้บริการได้อย่างอิสระในลักษณะไม่ประจำเส้นทาง แต่ก็ยังมีรถสองแถวแดงบางส่วนที่มีการรวมกลุ่มจัดตั้งคิวรถสองแถวกันขึ้นมา และให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารโดยมีต้นทางที่แน่นอนซึ่งมีจำนวน 20 จุด จำนวนประมาณ 800 คัน หรือคิดเป็น 30% ของกลุ่มรถสองแถวที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ โดยคิวรถสองแถวจะมีหัวหน้าคิวควบคุมอยู่ และหัวหน้าคิวจะทำหน้าที่เก็บเงินค่าคิวรถกับคนขับแต่ละคนในการนำรถออกจาก

คิวแต่ละครั้ง อย่างไรก็ตามสำหรับรถคิวนั้นในขณะที่รถคิวสามารถออกไปให้บริการแบบแท็กซี่ (รถวน) ได้ สำหรับค่าคิวจะมีราคาอยู่ระหว่าง 5,000 – 30,000 บาท ขึ้นอยู่กับที่ตั้งของคิวมีผู้โดยสารมากน้อยเพียงใดและในคิวมีสมาชิกอยู่จำนวนเท่าใด และพบว่าค่าคิวมีค่าขึ้นลงตามสภาวะเศรษฐกิจ แต่บางคิวจะตกลงกันในกลุ่มโดยกำหนดว่าถ้าสมาชิกในกลุ่มต้องการออกจากกลุ่มจะต้องไม่มีการรับสมัครใหม่ทำให้คิวประเภทนี้ไม่มีค่าคิว สำหรับการแบ่งประเภทของคิวรถสามารถแบ่งการให้บริการได้ 4 ประเภท คือคิวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่-ชานเมืองและชุมชนรอบนอก มีจำนวนมากที่สุด คือ 250 คัน คิวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างสถานีขนส่ง-วิ่งเข้าเมืองมีจำนวน 199 คัน คิวรถสองแถวที่วิ่งบริการจากจุดเริ่มต้นบริเวณสถานที่สำคัญๆ และมีปลายทางในเขตเมืองเชียงใหม่มีจำนวนทั้งสิ้น 235 คัน และคิวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมือง-สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญๆจำนวน 120 คัน โดยค่าโดยสารจะกำหนดโดยวิธีเหมาจ่ายตามระยะทางและสถานที่ที่จะไป ส่วนสถานที่อื่นๆนอกเหนือจากที่ได้กำหนดไว้ ให้ตกลงราคากันเองระหว่างผู้ขับและผู้โดยสาร

ในการศึกษาปัญหาของการให้บริการรถสองแถว โดยการสำรวจภาคสนามและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการรถสองแถวแดงจำนวน 30 คน พบว่า ผู้ประกอบการได้ประสบปัญหามากมาย ทำให้รายได้และมาตรฐานของการเดินรถลดลงเนื่องจากปัญหาต่างๆได้แก่ปัญหาจำนวนรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ที่มีมากเกินไป ทำให้เกิดการแข่งขันการแย่งรับผู้โดยสารระหว่างคนขับรถสองแถวด้วยกัน ปัญหารายได้ไม่เพียงพอเนื่องจากมีผู้โดยสารขึ้นน้อย และค่าโดยสารมีราคาถูกแต่น้ำมันมีราคาแพงขึ้น ปัญหาการไม่มีป้ายรับ-ส่งผู้โดยสารทำให้มีการจอดรถกีดขวางการจราจร หรือต้องจอดรถในที่ห้ามจอดเมื่อมีผู้โดยสารเรียกใช้บริการทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ปัญหาการวิ่งทับเส้นทางกับรถประจำทางที่มาจากต่างอำเภอ และรถหมู่บ้านขวัญเวียง ทำให้เกิดข้อขัดแย้งกับผู้ประกอบการขนส่งอื่นๆ ปัญหาความขัดแย้งกับเทศบาลนครเชียงใหม่ ในการนำรถประจำทางปรับอากาศมาวิ่งให้บริการทับเส้นทางกับรถสองแถว ปัญหาด้านภาพลักษณ์ ซึ่งประชาชนทั่วไปจะมองว่ารถสองแถวเป็นรถที่ให้บริการสำหรับผู้มีรายได้น้อย เนื่องจากสภาพรถเก่าไม่มีระบบปรับอากาศ ทำให้ไม่เป็นที่นิยมของคนเชียงใหม่มากนัก และปัญหาจากค่านิยมการใช้รถส่วนตัวของชาวเชียงใหม่ เป็นต้น

#### 7.1.4 โครงการจัดระเบียบรถประจำทาง (สองแถวแดง) ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

อย่างไรก็ตามเพื่อเป็นการปรับปรุงคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการรถขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ ทางเทศบาลนครเชียงใหม่จึงได้มีโครงการจัดระเบียบรถสองแถวแดงขึ้น และได้จัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ระยะที่ 1 (2547-2549) เพื่อจัดระเบียบรถโดยสาร

สถานการณ์ที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีการวิ่งประจำเส้นทาง รวมทั้งสิ้น 33 เส้นทาง มีตารางเวลาเดินรถ และความถี่ในการปล่อยรถที่แน่นอน มีป้ายรับ-ส่งผู้โดยสาร และกำหนดยานพาหนะที่ให้บริการในระบบ โดยให้มีรถสองแถวประจำทางไม่เกิน 2,000 คัน รถบัสประจำทางขนาดกลางประมาณ 10-20 คัน รถบัสประจำทางขนาดใหญ่ประมาณ 20-30 คัน และรถบัสประจำทางชนิดพิเศษ (BRT) ประมาณ 1-3 คัน อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าจะมีแผนระยะสั้นในการจัดระเบียบรถประจำทาง แต่ในปัจจุบันก็ยังไม่มีการดำเนินการตามแผนดังกล่าว เนื่องจากความไม่พร้อมด้านงบประมาณ และ ความไม่เห็นด้วยของผู้ประกอบการรถสองแถวที่ไม่ต้องการสูญเสียรายได้ ดังนั้นทางเทศบาลนคร เชียงใหม่จึงมีแนวคิดในการปรับเส้นทางจาก 33 เส้นทางให้เหลือ 3 เส้นทางก่อน โดยจะนำรถประจำทางปรับอากาศจำนวน 25 คัน มาทดลองวิ่งประจำทางร่วมกับรถสองแถว ในเดือน พฤษภาคม 2548 เส้นทางหนองประทีป-เชิงดอย, หนองหอย-ป.พัน7 และสนามบินเชียงใหม่-ตลาดทรายแก้ว เพื่อเป็นการสนับสนุนการเดินทางโดยรถประจำทางของจังหวัดเชียงใหม่ แต่ในที่สุดในปัจจุบัน (กรกฎาคม 2548) ก็ยังไม่มีการดำเนินการใดๆ จึงได้สอบถามไปยังเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า ในทางปฏิบัติอาจจะมีการปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินรถจากเดิม โดยจะหลีกเลี่ยงการนำรถโดยสารปรับอากาศมาวิ่งให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ เนื่องจากถนนภายในเมืองมีความคับแคบ การจราจรติดขัดทำให้ไม่สะดวกต่อการเดินทางขนาดใหญ่และอาจเกิดความล่าช้า นอกจากนี้ยังไม่ต้องการเดินรถทับเส้นทางของรถสองแถวแดงซึ่งให้บริการในเขตเมือง เพราะจะทำให้ผู้ขับรถสองแถวสูญเสียรายได้และอาจเกิดการประท้วงเหมือนที่ผ่านมาในอดีต ดังนั้นจึงมีแนวคิดที่จะนำรถโดยสารปรับอากาศไปให้บริการในสายรอบเมืองเชียงใหม่(วนซ้าย)ตามถนนซูเปอร์ไฮเวย์ และ ถนนอ้อมเมืองสายใต้ แต่อาจยังคงเส้นทางหนองหอย-ป.พัน7ไว้ โดยอาจมีการปรับเปลี่ยนเส้นทางที่จะผ่านและหลีกเลี่ยงการวิ่งผ่านใจกลางเมืองให้มากที่สุด

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการรถสองแถว เกี่ยวกับความต้องการในการเดินรถประจำทางในเมืองเชียงใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดไม่ต้องการเดินรถประจำทาง เนื่องจากเห็นว่า หากนำรถไปวิ่งประจำเส้นทาง อาจทำให้รายได้น้อยลงเพราะบางเส้นทางสัมปทานมีผู้โดยสารขึ้นน้อย อีกทั้งยังทำให้ขาดอิสระในการเดินรถ ซึ่งเดิมจะมีความยืดหยุ่นในการกำหนดเส้นทางและ ตารางเวลาเดินรถสูง เนื่องจากสามารถเลือกเวลาและเส้นทางในการเดินรถเองได้ และหากรัฐต้องการให้รถสองแถวไปวิ่งประจำทาง รัฐควรสนับสนุนด้านงบประมาณที่ให้ผู้ประกอบการอยู่ได้ โดยอาจให้การสนับสนุนเป็นค่าน้ำมันหรือจ่ายเป็นค่าจ้างตามจำนวนเที่ยววิ่ง หรือเป็นการจ้างเหมารายวันหรือค่าป้ายโฆษณาต่างๆ นอกจากนี้ยังไม่เห็นด้วยกับการนำรถประเภทอื่นมาวิ่งให้บริการในเขตเมือง เนื่องจากเห็นว่าโครงข่ายถนนในเมืองเชียงใหม่มีลักษณะแคบและคดเคี้ยว จึงไม่เหมาะสมกับการเดินรถประจำทางขนาดใหญ่ อาจทำให้การจราจรติดขัด เนื่องจากรถดังกล่าวสามารถเคลื่อนตัวได้ช้า อีกทั้งในปัจจุบันมีรถสองแถวจำนวนมาก ดังนั้นจึงไม่ควรนำรถ



ประเภทอื่นมาวิ่งเพิ่มเติมในระบบ เนื่องจากจะทำให้เกิดการแย่งผู้โดยสาร และเป็นการวิ่งทับเส้นทางเดินรถของรถสองแถว และยังมีผู้ประกอบการหลายรายที่เห็นว่า หากรัฐจะนำรถเมล์หรือรถโดยสารประเภทอื่นมาวิ่งให้บริการแทนรถสองแถว รัฐควรซื้อป้ายทะเบียนที่สัมปทานมาได้คืนในราคา 30,000 บาท ต่อคัน เพราะป้ายทะเบียนดังกล่าวได้รับสัมปทานมาถูกต้องตามกฎหมาย นอกจากนี้ยังเห็นว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่ยังมีความต้องการในการเดินทางในลักษณะเดิมอยู่ เพราะมีการบริการแบบไปส่งถึงจุดปลายทางทำให้ไม่ต้องเดินไกล และไม่ต้องต่อรถหลายเที่ยว อีกทั้งสภาพแวดล้อมของถนนในเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบันยังไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินเท้ามากนัก โดยถนนหลายสายยังขาดทางเท้า และบางแห่งไม่มีร่มเงาของต้นไม้หรืออาคารที่เอื้อต่อการเดิน ทำให้คนเดินเท้าต้องเผชิญกับอากาศร้อนในเวลากลางวัน ดังนั้นการให้บริการเดินรถแบบไปส่งยังจุดปลายทางจึงยังเป็นที่ต้องการของผู้โดยสารอยู่จำนวนมาก

#### 7.1.5 ทศนคติของประชาชนต่อระบบการขนส่งสาธารณะ

ในการศึกษาลักษณะการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ครั้งนี้ ได้ศึกษาลักษณะการเดินทางและทัศนคติของประชาชนต่อการขนส่งสาธารณะ เพื่อเสนอแนะแนวทางปรับปรุงการให้บริการรถขนส่งสาธารณะที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน โดยการศึกษารูปได้ดังนี้

##### 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 ฟ้าฮ่าม หนองป่าครั่ง เป็นต้น ซึ่งจากต้นทางดังกล่าวจะเห็นว่าผู้เดินทางส่วนใหญ่มีการเดินทางในระยะใกล้เฉลี่ยประมาณ 10-20 ก.ม. แต่ในปัจจุบันยังไม่มีการให้บริการรถขนส่งสาธารณะจากอำเภอในเขตชานเมืองที่วิ่งให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารจนถึงปลายทางในเขตเมืองเชียงใหม่ มีเพียงการให้บริการรับ-ส่งถึงปลายทางของท่าจอดรถแต่ละสายซึ่งยังไม่เข้าถึงศูนย์กลางเมือง ทำให้ประชาชนเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายในการต่อรถหลายเที่ยว

เมื่อพิจารณาจากอายุ เพศ ระดับการศึกษา รายได้และอาชีพของผู้ใช้บริการรถสองแถว พบว่าช่วงอายุ 11-20 ปี ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา จะมีการเดินทางโดยใช้รถโดยสารสาธารณะมากที่สุด โดยจะเป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการเรียน และจับจ่ายซื้อสินค้า โดย

กลุ่มนักเรียนทั้งเพศชายและเพศหญิงจะมีอัตราส่วนในการใช้รถสองแถวแดงใกล้เคียงกัน แต่กลุ่มนักศึกษาจะมีความต้องการในการใช้รถสองแถวแดงลดลงเนื่องจากหันไปใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เนื่องจากมหาวิทยาลัยมีพื้นที่ขนาดใหญ่ และคณะต่างๆมีที่ตั้งอยู่ห่างกัน ทำให้การเดินทางเชื่อมต่อไปยังคณะต่างๆหรือการเดินทางไปกลับระหว่างคณะและหอพักนักศึกษาไม่เกิดความสะดวกและต้องใช้เวลาานาน ซึ่งถึงแม้ว่าปัจจุบันจะมีระบบการให้บริการรถไฟฟ้าภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ซึ่งให้บริการฟรีแก่นักศึกษาที่พักอาศัยในหอพักของมหาวิทยาลัย แต่ก็ยังไม่ได้รับความนิยมจากนักศึกษามากนัก เนื่องจากต้องรอนาน และต้องเสียเวลาในการเดินจากป้ายหยุดรถไปยังคณะต่างๆ ทำให้นักศึกษาส่วนใหญ่ยังคงใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางจำนวนมาก เนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็วกว่า

ส่วนกลุ่มวัยแรงงานที่มีช่วงอายุระหว่าง 21-50 ปี จะนิยมใช้รถโดยสารสาธารณะในการเดินทางน้อยมาก โดยเฉพาะผู้ที่มีรายได้สูง, ผู้ที่มีอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ, พนักงานบริษัทเอกชน, นายจ้างและผู้ประกอบอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัวจะนิยมเดินทางโดยรถส่วนบุคคลมากกว่าการใช้รถโดยสารสาธารณะ (จากการสอบถามประชาชนในเขตเมืองเชียงใหม่ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามถึงร้อยละ 77 มียานพาหนะเป็นของตนเอง โดยเป็นรถจักรยานยนต์ร้อยละ 66 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด) เนื่องจากปัญหาด้านภาพลักษณ์ของรถสองแถวที่ถูกมองว่าเป็นรถที่ให้บริการสำหรับผู้มีรายได้น้อย สภาพรถเก่าและไม่มีการปรับอากาศ ปัญหามาตรฐานการบริการ มารยาทในการขับรถสองแถว และปัญหาการให้บริการมีความล่าช้า ซึ่งกลุ่มผู้ทำงานส่วนใหญ่จะใช้บริการรถสองแถวเฉพาะในกรณีที่ไม่มีรถส่วนบุคคล หรือในกรณีที่มีเหตุจำเป็นเท่านั้น

เมื่อพิจารณากลุ่มอายุของประชาชนที่เดินทางเข้ามาใช้บริการรถสองแถวแดงในเมืองเชียงใหม่ เปรียบเทียบกับที่อยู่อาศัยพบว่า กลุ่มนักเรียน/นักศึกษาที่มีภูมิลำเนาในอำเภอเขตชานเมืองส่วนใหญ่ยังคงใช้บริการรถสองแถวในการเดินทางเข้ามาจับจ่ายซื้อสินค้า หรือเข้ามาท่องเที่ยวหรือเรียนพิเศษในวันหยุด มีเพียงส่วนน้อยที่ใช้บริการรถสองแถวแดงเพื่อไปเรียนหนังสือ เนื่องจากนักเรียนที่มีภูมิลำเนาในเขตชานเมืองที่เข้ามาเรียนหนังสือในเขตเมืองส่วนใหญ่มักใช้รถบริการรับ-ส่งนักเรียนซึ่งเป็นรถตู้หรือรถปิคอัพ หรือเดินทางมาโดยรถส่วนบุคคลกับผู้ปกครองที่เข้ามาทำงานในเขตเมือง ส่วนประชากรวัยแรงงานในเขตชานเมืองที่เข้ามาทำงานในเมืองนั้นยังคงมีการใช้บริการรถสองแถวไม่มาก เนื่องจากนิยมใช้รถส่วนบุคคลเป็นส่วนใหญ่ มีเพียงผู้มีรายได้น้อยและผู้ที่มีจุดปลายทางบริเวณถนนที่รถประจำทางจากชานเมืองเข้าถึง เช่นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อเขตเมืองและเขตชานเมือง (ถนนเจริญเมือง ถนนแก้ววรัธ ถนนโชตนา ถนนทิพย์เนตร ถนนเชียงใหม่-ลำพูน เป็นต้น) บริเวณตลาดควโรรส ตลาดข้างฝือกและตลาดประตูเชียงใหม่ ซึ่งเป็นท่าจอดรถประจำทางที่วิ่งมาจากชานเมือง

ส่วนกลุ่มนักเรียนและกลุ่มผู้ทำงานในเขตเมืองที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ส่วนใหญ่ยังคงใช้รถส่วนตัวในการเดินทาง โดยผู้ปกครองที่มีบุตรหลานจะนิยมไปรับ-ส่งบุตรหลานของตนในเวลาเช้าและเย็นก่อนไปทำงานและหลังเลิกงาน เนื่องจากเมืองเชียงใหม่มีพื้นที่ขนาดเล็กและเป็นการเดินทางในระยะใกล้ ทำให้ไม่เสียเวลาในการเดินทางมากนัก แต่ประชาชนส่วนน้อยที่ไม่มีรถส่วนตัวก็ยังนิยมใช้บริการรถสองแถวแดงอยู่บางส่วน

## 2) ข้อมูลการเดินทาง และการเลือกใช้พาหนะเดินทาง

การเดินทางของประชาชนในเมืองเชียงใหม่ พบว่าส่วนใหญ่มีการกระจายอยู่ทั่วไปตามสถานที่ต่างๆ ในเขตเมือง เนื่องจากเมืองมีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลายประเภทกระจายอยู่รวมกัน แต่อย่างไรก็ตามยังมีบางพื้นที่ที่มีการกระจุกตัวของการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ เช่น ย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญจะอยู่บริเวณตลาดวโรรส ห้างสรรพสินค้าบริเวณถนนห้วยแก้ว และบริเวณริมถนนสายหลักและสายรองที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่ ส่วนสถาบันการศึกษาที่กระจุกตัวอยู่รวมกันจะพบได้มากบริเวณถนนเจริญประเทศ ซึ่งเป็นสถานที่ตั้งของโรงเรียนเอกชนที่สำคัญของเชียงใหม่ เช่น โรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย (ประถม) โรงเรียนเรยีนาเชลีวิทยาลัย โรงเรียนพระหฤทัยฯ และบริเวณถนนแก้ววรัทฐ เช่น โรงเรียนปรินส์รอยแยลวิทยาลัย โรงเรียนดาราวิทยาลัย ส่วนบริเวณเขตคูเมืองชั้นในจะเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาที่มีการกระจุกตัวอยู่บริเวณถนนพระปกเกล้า เช่น โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย วิทยาลัยอาชีวศึกษา และวิทยาลัยเทคนิคเชียงใหม่ เป็นต้น นอกจากนี้ภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ยังมีมหาวิทยาลัยขนาดใหญ่ของรัฐถึงสองแห่งคือ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ซึ่งตั้งอยู่บริเวณถนนสุเทพและถนนห้วยแก้ว และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่อยู่บริเวณถนนโชตนา

สำหรับการใช้ที่ดินประเภทสถาบันศาสนาจะพบเห็นได้มากภายในเขตเมืองชั้นใน เนื่องจากมีวัดที่เก่าแก่ และโบราณสถานอยู่จำนวนมาก เช่น วัดเชียงใหม่ซึ่งถูกสร้างขึ้นเป็นวัดแรกของเมืองเชียงใหม่ มีอายุรวมกว่า 700 ปี วัดเจดีย์หลวง วัดพระสิงห์วรมหาวิหาร เป็นต้น ซึ่งบริเวณดังกล่าวในปัจจุบันได้ถูกกำหนดให้เป็นการใช้ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย ห้ามการก่อสร้างอาคารสูง ส่วนการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการแต่เดิมจะมีการกระจุกตัวอยู่บริเวณใจกลางของเขตคูเมืองชั้นใน แต่ปัจจุบันได้มีการย้ายศูนย์ราชการไปอยู่เส้นทางที่จะไปอำเภอแมริมบริเวณถนนโชตนา ซึ่งประกอบด้วยศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ และหน่วยราชการอื่นๆ ระดับจังหวัดเป็นจำนวนมาก สำหรับการใช้ที่ดินประเภทสวนสาธารณะจะมีการกระจายอยู่โดยทั่วไปเช่นสวนสุขภาพห้วยแก้ว สวนสุขภาพสมเด็จพระศรีนครินทร์บรมราชชนนี สวนหลวงล้านนา ร.9 และสวนสาธารณะหนองบวหาด เป็นต้น อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าเมืองเชียงใหม่จะมีการกระจุกตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ประเภทต่างๆตามที่กล่าวมาข้างต้น แต่ยังคงเป็นการใช้ที่ดินส่วนน้อยของเมือง เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงมีการใช้ที่ดินประเภทต่างๆกระจายตัวอยู่โดยทั่วไปจำนวนมาก

ด้วยเหตุที่เชียงใหม่มีการใช้ที่ดินประเภทต่างๆกระจายอยู่โดยทั่วไปในเขตเมือง ทำให้ประชาชนจำนวนมากมีการเดินทางในระยะสั้น แต่มีความถี่ในการแวะพักตามสถานที่ต่างๆบ่อยครั้ง ดังนั้นการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลจึงเป็นทางเลือกที่มีความสะดวก รวดเร็ว และเสียค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในราคาที่ใกล้เคียงกับค่าโดยสารรถสองแถวแดง เนื่องจากรถสองแถวจะคิดค่าบริการในราคา 10 บาทตลอดสาย แต่หากมีการหยุดแวะตามสถานที่ต่างๆทำให้ผู้โดยสารต้องเสียค่าใช้จ่ายในการต่อรถใหม่ ดังนั้นรถสองแถวจึงเหมาะสำหรับผู้เดินทางที่ต้องการเดินทางเที่ยวเดียว หรือไม่มีการหยุดแวะระหว่างทางบ่อยครั้ง

จากการศึกษาวัตถุประสงค์การเดินทางทั้ง 4 ประเภทคือวัตถุประสงค์ในการทำงาน เรียนหนังสือ จับจ่ายซื้อสินค้าและวัตถุประสงค์อื่นๆ พบว่า เมื่อแบ่งโซนภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ออกเป็น 62 โซน ปลายทางการเดินทางของประชาชนที่เข้ามาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ตามวัตถุประสงค์ต่างๆในแต่ละโซนมีค่าไม่แตกต่างกันมากนัก เนื่องจากมีการใช้ที่ดินหลายประเภทกระจายไปตามโซนต่างๆ แต่จะมีบางพื้นที่ที่มีปริมาณการเดินทางมากกว่าพื้นที่อื่นๆเล็กน้อย เช่นการเดินทางเข้ามาทำงานจะพบมากบริเวณถนนท่าแพ ถนนห้วยแก้ว ถนนมณีพรัตน์ ถนนช้างเผือก ถนนทิพย์เนตรและถนนช้างคลาน เป็นต้น การเดินทางเข้ามาเรียนหนังสือจะพบมากบริเวณมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สถาบันราชภัฏเชียงใหม่ โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย โรงเรียนวัฒโนทัยพายัพ วิทยาลัยอาชีวศึกษา วิทยาลัยเทคนิคเชียงใหม่ บริเวณถนนเจริญประเทศ และถนนแก้ววรัสู เป็นต้น ปลายทางการเดินทางเข้ามาจับจ่ายซื้อขายสินค้าจะพบมากบริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลภาคสวนแก้ว ตลาดวโรรส และห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า ส่วนปลายทางการเดินทางของวัตถุประสงค์อื่นๆพบว่าส่วนใหญ่มีปลายทางอยู่บริเวณตลาดวโรรส เนื่องจากเป็นการเดินทางเพื่อต่อรถไปยังปลายทาง

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า ผู้ที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ส่วนใหญ่มีการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการเรียนหนังสือ และทำงานในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน เนื่องจากภายในเขตเมืองเชียงใหม่มีแหล่งรองรับงานและมีสถาบันการศึกษาที่ได้มาตรฐานหลายแห่ง จึงไม่มีความจำเป็นที่กลุ่มผู้ที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่จะต้องเดินทางไปทำงานหรือเรียนหนังสือนอกเขตเมือง ส่วนผู้ที่มีภูมิลำเนาออกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่จะมีการเดินทางเพื่อเข้ามาทำงานและเรียนหนังสือเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เนื่องจากอำเภอต่างๆในเขตชานเมืองยังไม่มีแหล่งงานที่เพียงพอ และยังคงขาดสถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียง ทำให้คนจำนวนมากต้องเดินทางเข้ามาในเขต

เมืองโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเวลา 7.00-9.00น. และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น16.00-18.00 น. ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน

ส่วนการเดินทางในช่วงเวลาอื่นๆ จะมีการเดินทางของประชาชนไม่มากนัก เช่นในช่วงเช้า มีดจะมีการเดินทางไปยังตลาดเพื่อขายหรือจับจ่ายซื้อสินค้า ส่วนในเวลาสายจะเป็นการเดินทางเพื่อไปมหาวิทยาลัยและวิทยาลัยต่างๆ ในเวลาเที่ยงและบ่ายจะเป็นการเดินทางเพื่อไปรับประทานอาหารในพื้นที่ต่างๆซึ่งกระจายอยู่โดยทั่วไปในเขตเมือง ส่วนในเวลากลางคืนจะมีการเดินทางเพื่อไปสถานบันเทิงและร้านอาหารต่างๆ เช่น บริเวณถนนห้วยแก้ว และฝั่งตะวันออกของแม่น้ำปิง บริเวณถนนเจริญราษฎร์ และบริเวณไนท์บาซาร์ เป็นต้น

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะที่ใช้เดินทางปัจจุบันกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าการเดินทางโดยรถส่วนตัวส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำงานมากที่สุด ถึงร้อยละ 50.8 และการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการเรียนหนังสือร้อยละ 36.1 ส่วนการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะนั้นเป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการเรียนหนังสือมากที่สุดถึงร้อยละ 53.7 รองลงมาคือเพื่อไปทำงานร้อยละ 37 ตามลำดับ

สำหรับการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยของผู้ตอบแบบสอบถามกับการเลือกใช้ยานพาหนะเดินทางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าผู้ที่อยู่อาศัยทั้งในและนอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ส่วนใหญ่นิยมเดินทางโดยอาศัยรถส่วนบุคคลแต่จะมีการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะนานๆครั้ง ผู้ที่เดินทางมาจากอำเภออื่นในจังหวัดเชียงใหม่จะนิยมใช้รถส่วนตัวในการเดินทางมาก เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และไม่ต้องเสียเวลาในการต่อรถหลายเที่ยว เนื่องจากรถที่วิ่งมาจากต่างอำเภอมักมีต้นทางจากย่านชุมชนในชานเมืองต่างๆ ทำให้ผู้ที่มีที่อยู่อาศัยไกลจากชุมชนออกไป หรือมีที่อยู่อาศัยไกลจากเส้นทางรถประจำทางสายชานเมืองไม่สามารถเดินมาขึ้นรถประจำทางได้สะดวก ต้องอาศัยยานพาหนะประเภทอื่นร่วมในการเดินทางก่อนมาขึ้นรถประจำทางในเขตอำเภอรอบนอก นอกจากนี้ในเขตชานเมืองเชียงใหม่ยังมีประชาชนอาศัยอยู่เบาบาง และมีพื้นที่เกษตรกรรมจำนวนมาก ทำให้รถประจำทางไม่คุ้มค่าใช้จ่ายในการวิ่งในถนนสายรองหรือสายซอย ซึ่งจะมีเพียงการให้บริการในสายหลักเท่านั้น นอกจากนี้รถประจำทางจากอำเภอรอบนอกที่วิ่งเข้ามาในเมืองยังไม่มีบริการครอบคลุมเส้นทางในเขตเมืองเชียงใหม่ ทำให้ผู้ที่เดินทางมาจากต่างอำเภอต้องต่อรถสองแถวเพื่อเดินทางไปยังจุดปลายทางในเขตเมืองเชียงใหม่ ถึงแม้ว่าจุดปลายทางที่ต้องการไปจะมีระยะทางสั้นๆ แต่อาจต้องเสียค่าใช้จ่ายในการต่อรถสองแถวแดงแพงกว่าจำนวนเงินที่จ่ายไปในการเดินทางจากต่างอำเภอเข้ามายังตัวเมืองเชียงใหม่ ทำให้การให้บริการรถโดยสารของผู้ที่อยู่อาศัยในต่างอำเภอไม่เป็นที่นิยมมากนัก และส่วนใหญ่จะนิยมใช้รถส่วนตัวในการเดินทางมากกว่า

### 3) ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการรถสองแถวแดง

เมื่อพิจารณาข้อมูลการให้บริการรถสองแถวแดง จากการแจกแบบสอบถามประชาชนจำนวน 450 คน พบว่าถึงแม้ว่าจะมีผู้เคยใช้บริการรถสองแถวแดงอยู่ถึงร้อยละ 82 แต่มีจำนวนผู้ใช้บริการทุกวันเพียงร้อยละ 12.6 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด นอกเหนือจากนั้นจะนิยมใช้บริการรถสองแถวนานๆครั้ง เนื่องจากส่วนใหญ่นิยมใช้รถส่วนตัวในการเดินทาง ซึ่งจากการความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยรถสองแถวกับความถี่ในการใช้บริการรถสองแถว พบว่าผู้ใช้บริการรถสองแถวเป็นประจำส่วนใหญ่ นิยมใช้รถสองแถวเพื่อไปเรียนหนังสือมากที่สุด ร้อยละ 40.0 เพื่อไปจับจ่ายซื้อสินค้าร้อยละ 26.2 และเพื่อทำงานร้อยละ 23.8 ส่วนผู้ใช้บริการรถสองแถวนานๆครั้ง ส่วนใหญ่ใช้รถสองแถวเพื่อวัตถุประสงค์ในการจับจ่ายซื้อสินค้ามากที่สุดถึงร้อยละ 41.4 โดยเฉพาะกลุ่มนักเรียนและวัยรุ่นที่นิยมมาเดินจับจ่ายซื้อสินค้าในวันหยุดพักผ่อน ซึ่งห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ของเมืองเชียงใหม่จะเปิดให้บริการอยู่ 2 แห่งคือห้างเซ็นทรัลลาดสวนแก้วและเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า แต่อย่างไรก็ตามจากการสังเกตจะเห็นได้ชัดว่าบริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดสวนแก้วจะมีรถสองแถวแดงให้บริการจำนวนมาก เนื่องจากอยู่ใจกลางเมือง แต่ห้างเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่ากลับมีรถสองแถววิ่งให้บริการน้อย หรือหากมีผู้โดยสารเรียกไปจะคิดค่าบริการในอัตราที่สูงกว่าปกติ ในราคา 20-30 บาท ทั้งที่ตั้งอยู่ไม่ไกลจากตัวเมืองมากนัก ซึ่งสาเหตุอาจเนื่องมาจากบริเวณที่ตั้งของห้างแอร์พอร์ตพลาซ่า ไม่มีผู้ใช้บริการรถสองแถวแดงมากนัก เนื่องจากขาดแหล่งดึงดูดการจราจร แต่จะมีรถคิวคอยให้บริการอยู่

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

อย่างไรก็ตามค่าโดยสารของรถสองแถวในต้นทางแต่ละพื้นที่ยังไม่มีมาตรฐานเดียวกัน ทำให้บางแห่งผู้โดยสารต้องเสียค่าใช้จ่ายแพงกว่าปกติ ถึงแม้ว่าจะมีการเดินทางในระยะทางที่เท่ากัน

กับการเดินทางโดยรถสองแถวแดงโดยทั่วไป เช่นการขึ้นรถสองแถวแดงบริเวณสถานีขนส่งอาเขต เพื่อไปยังจุดปลายทางบริเวณตลาดวโรรส ตลาดเมืองใหม่ และถนนท่าแพจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในราคาเหมาจ่ายถึง 50 บาท เนื่องจากการให้บริการแบบคิวรถ แต่หากเรียกรถสองแถวที่วิ่งผ่านไปมาบริเวณดังกล่าว จะเสียค่าใช้จ่ายเพียง 10 บาท ส่วนการขึ้นรถสองแถวแดงที่คิวรถสถานีขนส่งช้างเผือกเพื่อไปยังจุดปลายทางบริเวณร.พ.สวนดอกหรือประตูเชียงใหม่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในราคาเหมาจ่ายถึง 50 บาทเช่นเดียวกัน แต่รถสองแถวที่วิ่งผ่านไปมาบริเวณนั้นคิดค่าบริการในราคาเพียง 10 บาท เนื่องจากการวิ่งให้บริการระยะสั้นในเขตเมือง ซึ่งจะคิดค่าบริการในราคา 10 บาทตลอดสาย นอกจากนี้การเดินทางในระยะไกลจะมีการตกลงราคากันล่วงหน้า ซึ่งหากมีผู้โดยสารที่ต้องการไปยังจุดปลายทางดังกล่าวน้อย ผู้โดยสารภายในรถต้องเฉลี่ยค่าใช้จ่ายกันตามจำนวนคนทั้งหมดที่มีอยู่โดยจะคิดราคาขั้นต่ำ 10 บาท แต่หากมีคนขึ้นเพียงคนเดียวก็ต้องจ่ายในราคาเหมาตามปกติ

สำหรับความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริการของรถสองแถวพบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่เห็นว่ารถสองแถวในปัจจุบันมีสภาพรถและความปลอดภัยปานกลาง อัตราค่าโดยสารมีความเหมาะสม ยกเว้นเมื่อต้องใช้บริการคิวรถสองแถวต่างๆจะมีราคาแพงกว่าปกติ เช่นบริเวณสถานีรถไฟเชียงใหม่ สถานีขนส่งอาเขต สถานีขนส่งช้างเผือก สนามบินเชียงใหม่ และบริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตทพลาซ่า เนื่องจากมีรถสองแถววิ่งให้บริการน้อย ผู้โดยสารต้องใช้เวลารอนานประมาณ 10-15 นาที ส่วนบริเวณถนนย่านธุรกิจ และถนนสายหลักเขตเมือง ผู้ใช้บริการรถสองแถวแดงส่วนใหญ่กลับใช้เวลาในการคอยน้อยกว่า 5 นาที เช่น บริเวณถนนห้วยแก้ว ถนนบุญเรืองฤทธิ์ ถนนท่าแพและถนนสุเทพ เป็นต้น ส่วนถนนที่มีรถโดยสารจากต่างอำเภอวิ่งทับเส้นกับทางรถสองแถวแดง ผู้โดยสารยังคงต้องใช้เวลาในการคอยรถนานกว่า 10 นาที เช่นบริเวณถนนแก้ววรัศวิน ถนนเชียงใหม่-ลำพูน ถนนเจริญเมือง สำหรับความคิดเห็นในเรื่องมารยาทในการขึ้นรถพบว่า คนขึ้นรถสองแถวมีมารยาทดีปานกลาง ยกเว้นปัญหาที่พบเห็นได้บ่อยคือปัญหาในการขึ้นรถผิดกฎจราจรเช่นการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารในที่ห้ามจอด การหยุดรถกะทันหันเมื่อมีคนเรียกใช้บริการหรือการไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวซ้ายเมื่อต้องการหยุดรถ นอกจากนี้ยังมีผู้ขับรถบางคนให้ผู้โดยสารที่นั่งมาก่อนลงกลางทางเมื่อได้ผู้โดยสารกลุ่มใหญ่กว่าแต่มีเส้นทางให้บริการต่างเส้นทางออกไป แต่อย่างไรก็ตามชาวเชียงใหม่ส่วนใหญ่ยังเห็นว่ารถสองแถวแดงมีความเหมาะสมในการวิ่งให้บริการในอนาคตอยู่ แต่ควรปรับปรุงในเรื่องมาตรฐานของค่าโดยสารที่เป็นธรรม และมารยาทของคนขับรถ และควรมีการจัดระเบียบให้รถสองแถวแดงให้วิ่งประจำทางในอนาคต

#### 4) ทศนคติเกี่ยวกับรูปแบบรถขนส่งสาธารณะที่ต้องการ

จากการสำรวจทัศนคติของชาวเชียงใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการมีระบบรถโดยสารที่วิ่งบริการแบบประจำทาง ถึงร้อยละ 88 โดยต้องการให้มีรถสองแถววิ่งไม่ประจำทาง ร่วมกับรถเมล์วิ่งประจำทางมากที่สุด เนื่องจากยังมีประชาชนจำนวนมากที่ต้องการให้รถสองแถวแดงวิ่งไม่ประจำเส้นทางอยู่เหมือนในปัจจุบัน ด้วยเหตุผลที่รถสองแถวแดงมีการวิ่งให้บริการรับ-ส่งถึงจุดปลายทาง (door-to-door) โดยไม่ต้องต่อรถหลายเที่ยว หรือไม่ต้องเดินต่อในระยะไกลและมีความสะดวกรวดเร็ว เหมาะสมกับเมืองเชียงใหม่ที่เป็นเมืองขนาดเล็กมีวัฒนธรรมความเป็นอยู่ที่เรียบง่าย พึ่งพาอาศัยกัน มีความประนีประนอมกัน และเป็นสังคมที่มีความยืดหยุ่นสูง ดังนั้นรถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำทางซึ่งวิ่งวนรับผู้โดยสารในลักษณะของรถแท็กซี่ (Share Taxi) จึงยังคงมีความจำเป็นต่อการให้บริการประชาชนในเขตเมืองเชียงใหม่อยู่ เนื่องจากการรับ-ส่งผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกันหรือเป็นเส้นทางที่อยู่ใกล้เคียงกัน แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีประชาชนบางส่วนที่ไม่เห็นด้วยกับการให้บริการของรถสองแถวในลักษณะดังกล่าว เพราะความล่าช้าในการเดินทางที่อาจเกิดจากการขับรบกวนหาผู้โดยสารคนอื่นๆ โดยเฉพาะในบริเวณย่านพาณิชยกรรม ตลาดสดหรือสถานที่ซึ่งมีผู้โดยสารนิยมใช้บริการรถสองแถวจำนวนมาก ซึ่งบางครั้งจุดปลายทางที่ผู้โดยสารที่นั่งมาก่อนภายในรถต้องการจะไปอาจไม่จำเป็นต้องผ่านสถานที่ดังกล่าว แต่บ่อยครั้งที่คนขับรถจะพยายามเลี้ยวเส้นทางลัด เพื่อวนรถไปรับผู้โดยสารคนอื่นๆ เพื่อเพิ่มลูกค้า แต่ผู้โดยสารที่นั่งมาก่อนกลับต้องเสียเวลาในการเดินทางมากขึ้น ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวจึงมีประชาชนจำนวนมากเห็นว่าควรมีรถสองแถววิ่งไม่ประจำทาง และรถเมล์วิ่งประจำทางร่วมกันเพื่อเพิ่มทางเลือกของคนเชียงใหม่ในการเดินทางมากขึ้น และเพื่อประสานผลประโยชน์ของทุกฝ่าย หรืออาจนำรถสองแถวมาวิ่งให้บริการทั้งแบบประจำทางและไม่ประจำทางร่วมกันหากไม่สามารถลดจำนวนรถสองแถวลงได้ เนื่องจากหากนำรถเมล์มาวิ่งอาจทำให้รถในระบบมีจำนวนมากเกินไป ซึ่งอาจทำให้ผู้ประกอบการรถเมล์และรถสองแถวประสบปัญหาการขาดทุน และเป็น การเพิ่มปริมาณยานพาหนะบนถนนในเมืองเชียงใหม่ให้มีมากเกินไป

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



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

#### 7.1.6 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อการวางแผนการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ

ในการวางแผนระบบการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ได้วิเคราะห์ถึงแนวโน้มการขยายตัวของเมือง โดยพิจารณาจากปัจจัยการใช้ประโยชน์ที่ดิน และปัจจัยด้านลักษณะทางประชากร และมีการวิเคราะห์ถึงการวางแผนสำหรับการกำหนดเส้นทางที่เหมาะสมในการเดินรถประจำทาง โดยพิจารณาปัจจัยที่สำคัญด้านที่ตั้งของสถานที่ดึงดูดการจราจร และที่ตั้งของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีประชาชนเข้ามาใช้พื้นที่จำนวนมาก เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ตลาดสด ย่านการค้า สวนสาธารณะ จุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญ ตลอดจนการกำหนดเส้นทางหรือพื้นที่การบริการของรถสองแถวแดง ดังนี้

จากการศึกษาปัจจัยการใช้ที่ดินในปัจจุบันในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เมืองมีการขยายตัวจากปี พ.ศ.2527 – 2546 อย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะการขยายพื้นที่พาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากตามแนวถนนสายรัศมี บริเวณถนนเจริญเมือง ถนนสุเทพ ถนนแก้ววรัฐ ถนนโชตนา นอกจากนี้ยังมีการขยายตัวตามแนวถนนซูเปอร์ไฮเวย์และถนนอ้อมเมืองสายใต้ ซึ่งในระยะ 20 ปีที่ผ่านมา การใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากมีการขยายตัวถึง 10.2% คือมีการเปลี่ยนแปลงจาก 5.8% ในปี 2530 เป็น 16.0% ในปี 2546 ดังนั้นการวางแผนระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ที่เหมาะสม ควรกำหนดเส้นทางเดินรถให้ผ่านย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากและย่านพาณิชย์กรรมที่สำคัญ เนื่องจากมีประชาชนเดินทางเข้า-ออกพื้นที่เป็นจำนวนมาก

สำหรับที่ตั้งของสถาบันการศึกษา ยังเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ควรนำมาวิเคราะห์ในการวางแผนระบบการขนส่งสาธารณะในเมือง เนื่องจากนักเรียน-นักศึกษาเป็นประชาชนกลุ่มใหญ่ที่ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะมากที่สุด โดยการใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษาส่วนใหญ่ จะตั้งกระจุกตัวอยู่บริเวณถนนเจริญประเทศ ถนนแก้ววรัฐ ถนนห้วยแก้ว ถนนโชตนา ถนนอ้อมเมือง สายใต้ และในเขตคูเมืองชั้นใน ส่วนที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยและเขตเกษตรกรรมส่วนใหญ่ จะกระจายอยู่โดยทั่วไปในเขตเมืองชั้นนอก โดยเฉพาะในเขตตำบลท่าศาลา และตำบลป่าตัน

ในการศึกษาการกระจายตัวของประชากรพบว่า ตำบลที่มีจำนวนประชากรมากที่สุดคือ ตำบลวัดเกต รองลงมาคือ ตำบลช้างคลาน และตำบลสุเทพ ซึ่งเป็นตำบลที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออก ทิศใต้ และทิศตะวันตกของเมือง เนื่องจากเป็นตำบลที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ ส่วนตำบลที่มีความหนาแน่นประชากรมากที่สุดคือ ตำบลช้างม่อย ตำบลหายยา ตำบลศรีภูมิ และตำบลช้างคลาน เมื่อพิจารณาความหนาแน่นรายโซนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่พบว่า โซนที่มีความหนาแน่นประชากรสูงจะกระจุกตัวอยู่บริเวณเขตเมืองชั้นใน ในโซน 1 โซน 4-7 โซน 10,11,18 และโซน 37 ซึ่งอยู่ในเขตตำบลหายยา ตำบลช้างคลาน และตำบลพระสิงห์ ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในเขตเมืองชั้นในและทางทิศใต้ของเมือง

สำหรับการศึกษการเปลี่ยนแปลงของประชากรในระดับตำบล ในรอบประมาณ 15 ปีที่ผ่านมา พบว่า ตำบลที่มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนมากที่สุดเป็นตำบลที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตก ทิศตะวันออก ในเขตเมืองชั้นใน และทิศเหนือ คือ ตำบลสุเทพ ตำบลวัดเกต ตำบลช้างม่อย ตำบลพระสิงห์ และตำบลป่าตัน

ผลจากการคาดการณ์จำนวนประชากรในอนาคตพบว่า ตำบลที่มีประชากรเพิ่มขึ้นมี 6 ตำบล ได้แก่ พระสิงห์ สุเทพ หายยา ท่าศาลา ป่าแดด และป่าตัน ส่วนตำบลที่มีประชากรลดลงมี 8 ตำบล ได้แก่ ศรีภูมิ ช้างม่อย ช้างคลาน วัดเกต ฟ้าสาม ช้างเผือก หนองหอย และหนองป่าครั่ง ซึ่งตำบลที่มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นตำบลในเขตเมืองชั้นกลางและชั้นนอก ส่วนตำบลเขตเมืองชั้นในมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงลดลง สำหรับตำบลที่คาดว่าจะมีจำนวนประชากรมากที่สุดในอีก 10 ปี ได้แก่ตำบลสุเทพทางทิศตะวันตก และตำบลวัดเกตที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของเมือง เนื่องจากมีพื้นที่ขนาดใหญ่

อย่างไรก็ตามจากการศึกษาแนวโน้มการขยายตัวของเมืองพบว่า ในอนาคตเมืองน่าจะมีการขยายตัวไปทางทิศเหนือ ทิศตะวันออก และทิศใต้ ส่วนทิศตะวันตกนั้นถึงแม้ว่าจะมีการเพิ่มของประชากรสูงในรอบ 15 ปี ในเขตตำบลสุเทพแต่ยังมีข้อจำกัดด้านกายภาพของพื้นที่คือเป็นภูเขาและเขตทหาร ซึ่งเป็นที่ตั้งของสนามบินเชียงใหม่ทำให้เมืองไม่สามารถขยายตัวไปในทิศทางดังกล่าวได้ สำหรับทิศตะวันออกในเขตตำบลวัดเกต ถือเป็นตำบลที่มีประชากรอาศัยอยู่จำนวนมากเนื่องจากมีพื้นที่ขนาดใหญ่ แต่ยังมีพื้นที่เกษตรกรรมหลงเหลืออยู่บางส่วนโดยเฉพาะในเขต

ตำบลท่าศาลา ประกอบกับในระยะหลังพื้นที่ดังกล่าวมักเกิดปัญหาน้ำท่วมเป็นประจำ ทำให้เมืองอาจขยายตัวไปในทิศทางดังกล่าวได้อย่างช้าๆ ส่วนทิศเหนือเมืองมีการขยายตัวไปตามแนวถนนโชตนาในเขตตำบลข้างเขื่อนและตำบลป่าตัน เนื่องจากมีการย้ายศูนย์ราชการแห่งใหม่ไปตั้งอยู่บริเวณดังกล่าว และมีการขยายตัวตามโครงข่ายคมนาคมที่เกิดขึ้นใหม่บริเวณถนนวงแหวนรอบกลางซึ่งมีบ้านจัดสรรเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ส่วนทิศใต้คือในเขตตำบลหายยาและตำบลข้างคลานนับได้ว่าเป็นตำบลที่มีความหนาแน่นของประชากรสูงเป็นอันดับต้นๆ และมีโครงการที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นจำนวนมาก บริเวณถนนเชียงใหม่-หางดง และถนนอ้อมเมืองสายใต้ ดังนั้นจากการวิเคราะห์ศักยภาพด้านกายภาพและลักษณะทางประชากรของเมือง พบว่า เมืองมีแนวโน้มที่จะขยายตัวไปทางทิศใต้และทิศเหนือมากที่สุด เนื่องจากมีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยและเป็นที่ตั้งของสถานที่ตั้งอุตสาหกรรมที่สำคัญจำนวนมาก

สำหรับการกำหนดเส้นทางที่เหมาะสมในการเดินทางประจำทางนั้น ควรคำนึงถึงปัจจัยที่สำคัญด้านที่ตั้งของสถานที่ตั้งอุตสาหกรรม และที่ตั้งของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีประชาชนเข้ามาใช้พื้นที่จำนวนมาก เช่นโรงเรียน โรงพยาบาล ตลาดสด ย่านการค้า สวนสาธารณะ จุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญ และควรกำหนดเส้นทางเดินทางประจำทางในถนนที่มีรถสองแถวแดงให้บริการน้อย และเส้นทางที่มีผู้โดยสารเฉลี่ยบนรถสองแถวจำนวนมาก สำหรับการกำหนดพื้นที่ให้บริการของรถสองแถวในอนาคตนั้น ควรมีรถสองแถววิ่งไม่ประจำทางในถนนสายชอยเนื่องจากถนนมีขนาดคับแคบ และรถประจำทางเข้าไม่ถึง การนำรถประจำทางไปวิ่งในชอยดังกล่าวอาจทำให้การเดินทางเกิดความล่าช้า และความถี่ไม่สม่ำเสมอ ทำให้ประชาชนคอยนานจนอาจเกิดความเบื่อหน่ายในการรอ นอกจากนี้ในการเดินทางบางครั้งอาจมีจุดปลายทางที่คาบเกี่ยวกับเส้นทางเดินทางหลายสาย ทำให้ต้องต่อรถหลายเที่ยว นอกจากนี้ควรเพิ่มรถสองแถววิ่งให้บริการบริเวณถนนสายรองและสายย่อยที่เป็นจุดตัดของเส้นทางเดินทางประจำทางที่สำคัญ โดยเฉพาะบริเวณถนนที่เป็นจุดเชื่อมต่อของเส้นทางเดินทางประจำทางจากอำเภอรอบนอกกับเขตเมืองเชียงใหม่ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่เดินทางมาโดยรถประจำทางจากชานเมืองในทิศทางต่างๆ

## 7.2 ปัญหาระบบการขนส่งมวลชนในเขตเมืองเชียงใหม่

### 7.2.1 ปัญหาของการให้บริการรถขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน

จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า รถสองแถวแดงได้มีความจำเป็นต่อการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่เป็นอย่างมาก และมีบทบาทสำคัญมากกว่าการขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่นๆ แต่อย่างไรก็ตามรถสองแถวยังประสบปัญหาต่างๆในการให้บริการ เนื่องจากประชาชนทั่วไปไม่นิยม

ให้บริการรถสองแถวแดงภายในเขตเมืองเชียงใหม่มากนัก ซึ่งจากการศึกษาทัศนคติของประชาชน ความคิดเห็นของนักวิชาการ และผู้ที่เกี่ยวข้องพบว่าสาเหตุที่ทำให้รถสองแถวประสบปัญหาดังกล่าว สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

1) ปัญหาการให้บริการมีความล่าช้า เนื่องจากเป็นการให้บริการแบบ Share Taxi ซึ่งเป็นการรับ-ส่งผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน โดยเส้นทางเริ่มต้นจะถูกกำหนดโดยผู้โดยสารคนแรก และผู้ขับรถสองแถวจะตัดสินใจเลือกให้บริการผู้โดยสารคนถัดมาเฉพาะรายที่มีจุดปลายทางในเส้นทางเดียวกับผู้โดยสารคนแรกหรือเป็นเส้นทางที่อยู่ใกล้เคียงกัน แต่ในทางปฏิบัติผู้ขับรถบางรายยังคงเลือกรับผู้โดยสารที่มีเส้นทางต่างพื้นที่ออกไป หากได้กลุ่มผู้โดยสารที่มีจำนวนมากกว่า ทำให้ผู้โดยสารคนอื่นที่นั่งมาก่อนเสียเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นหากรถต้องวนไปส่งผู้โดยสารต่างเส้นทางที่มีจุดปลายทางที่ใกล้กว่าก่อน แล้วจึงวนไปส่งผู้โดยสารที่มีจุดปลายทางในลำดับถัดไป โดยไม่สามารถกำหนดเวลาในการเดินทางที่แน่นอนได้ นอกจากนี้ความล่าช้าในการเดินทาง ยังอาจเกิดจากการที่ผู้ขับรถวนอ้อมไปยังบริเวณสถานที่ซึ่งมีผู้โดยสารนิยมใช้บริการรถสองแถวจำนวนมากเพื่อต้องการรับผู้โดยสารคนอื่น ๆ เพิ่ม โดยพยายามเลี้ยวเส้นทางที่สั้นกว่าแต่ไม่มีลูกค้าขึ้นมากนัก ซึ่งบางครั้งเส้นทางที่ผู้โดยสารที่นั่งมาก่อนภายในรถต้องการจะไป อาจไม่จำเป็นต้องผ่านสถานที่ดังกล่าวทำให้เสียเวลาในการเดินทางมากขึ้น

2) ปัญหามาตรฐานการบริการ และมารยาทในการขับรถสองแถว เช่น การขับรถผิดกฎจราจรโดยการหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารในที่ห้ามจอดทำให้เกิดขวางการจราจร การหยุดรถกะทันหันเมื่อมีผู้โดยสารเรียกใช้บริการ หรือการไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวซ้ายเมื่อต้องการหยุดรถ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย นอกจากนี้ยังมีผู้ขับรถบางคนที่ให้ผู้โดยสารที่นั่งมาก่อนลงกลางทางหากได้กลุ่มผู้โดยสารที่มีจำนวนมากกว่าแต่มีเส้นทางให้บริการต่างเส้นทางกันกับกลุ่มผู้โดยสารที่ขึ้นมาก่อน

3) ปัญหาอัตราค่าโดยสารที่มีราคาแพงและไม่มีมาตรฐานเดียวกัน ทำให้การขึ้นรถสองแถวแดงในบางพื้นที่ผู้โดยสารต้องจ่ายค่าโดยสารแพงกว่าปกติ โดยเฉพาะบริเวณที่มีรถสองแถวให้บริการน้อย ถึงแม้ว่าจะมีการเดินทางในระยะทางที่เท่ากันกับการเดินทางโดยรถสองแถวแดงโดยทั่วไป ซึ่งโดยปกติค่าโดยสารของรถสองแถวจะมีราคา 10 บาทต่อเที่ยว เมื่อเดินทางในระยะสั้น แต่หากมีการเดินทางข้ามพื้นที่ ค่าโดยสารจะขึ้นอยู่กับการตกลงระหว่างผู้โดยสารกับคนขับรถ ซึ่งอัตราค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้น ประมาณ 20-100 บาท และหากเรียกใช้บริการคิวรถสองแถวแดงบริเวณสถานีขนส่งต่างๆ เช่น สถานีขนส่งช้างเผือก สถานีขนส่งอาเขต และสถานีรถไฟเชียงใหม่จะคิดค่าบริการในราคาแพงมาก เนื่องจากเป็นการให้บริการนักท่องเที่ยวหรือคนที่มาจากต่างพื้นที่ เช่นการขึ้นรถสองแถวแดงบริเวณสถานีขนส่งอาเขต เพื่อไปยังจุดปลายทางบริเวณตลาดต้นพยอมหรือโรงแรมเชียงใหม่ภูคำจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในราคาเหมาจ่ายถึง 80 บาท ซึ่งหากมีผู้โดยสารที่ต้องการไปยังจุดปลายทางดังกล่าวเพียงคนเดียวก็ต้องจ่ายในราคาเหมาตามปกติ แต่จากการ

สอบถามผู้โดยสารพบว่า หากเดินทางในเวลากลางคืนจากสถานีขนส่งอาเขตมายังมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ผู้ขับรถบางรายอาจมีการเพิ่มค่าโดยสารถึง 100-200 บาท

4) ปัญหาการรอรถสองแถวนานในบางเส้นทาง เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีผู้โดยสารน้อย เช่นถนนล้อมเมือง ถนนเลียบบคลองชลประทาน และถนนข้างคลาน ทำให้ผู้ประกอบการไม่สนใจที่จะวิ่งตามเส้นทางจดทะเบียนที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ถนนที่มีรถโดยสารจากต่างอำเภอวิ่งทับเส้นทางรถสองแถวแดง ผู้โดยสารยังคงต้องใช้เวลาในการคอยรถนานกว่า 10 นาที เช่นบริเวณถนนแก้ววรัฐ ถนนเชียงใหม่-ลำพูน ถนนเจริญเมือง เป็นต้น

5) ปัญหาด้านสภาพของรถสองแถวและความปลอดภัยในการเดินทาง เนื่องจากรถบางส่วนยังมีสภาพเก่า ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และนอกจากนี้รถสองแถวยังไม่มีระบบปรับอากาศ ทำให้ไม่เป็นที่นิยมของคนเชียงใหม่มากนัก และถูกมองว่าเป็นรถที่ให้บริการสำหรับผู้มีรายได้น้อย ส่วนใหญ่ผู้ใช้บริการจะเป็นกลุ่มคนที่ไม่มียานส่วนตัวใช้ โดยเฉพาะ นักเรียน นักศึกษา และนักท่องเที่ยว เป็นต้น

6) ปัญหาค่านิยมในการใช้รถส่วนตัว ซึ่งจากการสอบถามประชาชนจำนวน 450 คนพบว่า มีจำนวนผู้ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ(ไม่ใช้รถส่วนตัว)เพียงร้อยละ 17 ของการเดินทางทั้งหมด โดยส่วนใหญ่นิยมใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล เช่นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล,รถปิคอัพและรถจักรยานยนต์เป็นหลัก ซึ่งจะเห็นได้จากเมื่อสิ้นปีพ.ศ.2542 จังหวัดเชียงใหม่มีรถทั้งสิ้น 674,355 คัน แต่ปัจจุบันมีจำนวนรถทั้งสิ้น 933,773 คัน (สถิติ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547) แสดงให้เห็นว่าในระยะ 5 ปีที่ผ่านมาจังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนรถเพิ่มขึ้นถึง 259,418 คัน หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 38.5

#### 7.2.2 ปัญหาในการจัดระบบการเดินทางประจำทางในอนาคต

ในอดีต เมืองเชียงใหม่เคยมีรถประจำทางวิ่งให้บริการหลายเส้นทาง แต่ได้ประสบปัญหาขาดทุนโดยมีสาเหตุหลักคือไม่สามารถแข่งขันกับรถสองแถวได้ โดยเฉพาะรถสองแถวของสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด (รถแดง) ซึ่งแม้ว่าค่าโดยสารจะมีราคาถูกกว่าแต่มีหลายปัจจัยที่ส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันด้อยกว่ารถแดง เช่น เส้นทางเดินรถยังไม่เพียงพอ สภาพรถไม่ดี ความถี่ไม่เหมาะสมและไม่แน่นอน นอกจากนี้ ปัญหาสำคัญคือ การเดินรถทับเส้นทางของรถแดง ซึ่งเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย ทำให้ต้องคืนสัมปทานในเส้นทางที่ประสบปัญหากับสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจะมีการศึกษาการจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ระยะที่ 1 (2547-2549) แล้ว แต่ในปัจจุบัน (กรกฎาคม 2548) ยังไม่มีการดำเนินงานตามแผน

ดังกล่าว เนื่องจากยังขาดงบประมาณและความพร้อมในการดำเนินการในหลายๆด้าน อีกทั้งไม่ได้รับการสนับสนุนจากผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ซึ่งสามารถสรุปประเด็นปัญหาดังกล่าว ดังนี้

1) การจัดระเบียบรถสี่ล้อแดงให้วิ่งประจำเส้นทาง เป็นสิ่งที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพยายามดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง แต่ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรเนื่องจากผู้ประกอบการรถสองแถวแดงไม่เห็นด้วยกับการเปลี่ยนระบบเป็นแบบประจำเส้นทาง เนื่องจากกลัวสูญเสียรายได้หากต้องประจำเส้นทางที่มีผู้โดยสารน้อย ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการประกาศใช้ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และได้กำหนดให้รถสองแถววิ่งแบบประจำเส้นทาง แต่เมื่อมีการวิ่งแล้วปรากฏว่าไม่มีผู้นิยมใช้บริการมากนักจึงทำให้ประสบปัญหาหารายได้น้อยไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่าย ทำให้ไม่ยอมวิ่งตามเส้นทางที่กำหนด เมื่อมีการบังคับให้วิ่งจึงรวมตัวประท้วงปิดถนน และเกิดความเดือนร้อนแก่ประชาชนทั่วไป จนทำให้ทางราชการต้องผ่อนปรนให้มีการเดินรถในลักษณะแชร์แท็กซี่มาเป็นเวลาประมาณ 23 ปีแล้ว

2) ปัญหาความเคยชินของคนเชียงใหม่ที่นิยมใช้บริการของรถสองแถวแดง ในลักษณะที่ส่งถึงหน้าบ้าน (Door to door) ด้วยสาเหตุที่สภาพแวดล้อมของถนนไม่เหมาะสมกับการเดินเท้า เนื่องจากถนนหลายสายยังขาดทางเท้าทำให้คนต้องเดินบนผิวจราจร และส่วนใหญ่ไม่มีร่มเงาของต้นไม้หรือหลังคาป้องกันแดดและฝนให้กับผู้สัญจร นอกจากนี้จำนวนรถสองแถวแดงในเขตเมืองยังมีมากเกินไปเกินความต้องการซึ่งมีจำนวนถึง 2,800 คันในปัจจุบันวิ่งให้บริการในเขตตัวเมืองเชียงใหม่ในลักษณะแชร์แท็กซี่ตามตรอกซอยต่างๆซึ่งมีถึง 680 ซอยในเมือง ทำให้ไม่จำเป็นต้องใช้เวลารอคอยรถนานเหมือนรถประจำทาง ซึ่งเป็นสาเหตุให้รถประจำทางยังไม่เป็นที่ต้องการมากนัก

3) การขาดแคลนเงินลงทุน และงบประมาณสนับสนุนในการปรับปรุงระบบรถสองแถว อีกทั้งปัญหาจากระบบราชการ และนักการเมืองท้องถิ่น ที่ไม่ต้องการให้รถสองแถวแดงสูญเสียรายได้หากนำรถโดยสารปรับอากาศมาวิ่งประจำทางร่วมกับรถสองแถว เพราะจะทำให้เกิดการวิ่งทับเส้นทางเดิมของรถสองแถว และอาจนำไปสู่การประท้วง ซึ่งจะมีผลกระทบต่อคะแนนเสียงในการเลือกตั้งในช่วงต้นปีที่ผ่านมา

4) ปัญหาการขาดความร่วมมือขององค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ในการพัฒนาระบบรถโดยสารสาธารณะให้วิ่งประจำทาง เนื่องจากการบริหารของสหกรณ์มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาผลประโยชน์สหกรณ์และสมาชิกเป็นหลัก นอกจากนี้ผู้บริหารของสหกรณ์ยังมาจากการเลือกตั้งของสมาชิก ไม่ได้มาจากการจ้างผู้จัดการที่มีความรู้ความสามารถมาบริหาร ทำให้การบริหารจึงเป็นไปเพื่อสหกรณ์ไม่ได้คำนึงถึงการตอบสนองความต้องการของประชาชนเป็นหลัก ซึ่งจากการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของสหกรณ์ และผู้ประกอบการรถสองแถวในเรื่องการจัดระเบียบรถประจำทางในเขตเมืองเชียงใหม่ นั้น เห็นว่า รูปแบบที่สหกรณ์ยอมรับได้ในระยะแรก คือ การให้รถสองแถววิ่งประจำเส้นทาง และไม่ประจำเส้นทางร่วมกัน โดยการวิ่งแบบประจำเส้นทางควรให้

เป็นไปตามความสมัครใจของผู้ประกอบการ เนื่องจากการวิ่งให้บริการในเส้นทางที่มีผู้โดยสารน้อย อาจทำให้สูญเสียรายได้ และประสบปัญหาขาดทุนในที่สุด

5) ปัญหาพื้นที่ถนน ที่ไม่เอื้ออำนวยให้รถประจำทางขนาดใหญ่เดินทางได้อย่างคล่องตัว เนื่องจากโครงสร้างของเมืองเป็นเมืองโบราณที่ถนนส่วนใหญ่ขยายจากทางเกวียนเดิน จึงมีลักษณะแคบและคดเคี้ยว นอกจากนี้โครงข่ายถนนยังเป็นระบบที่ไม่สมบูรณ์เนื่องจากข้อจำกัดทางกายภาพ คือเป็นบริเวณเขตเมืองเก่า เขตสนามบิน และค่ายทหาร ทำให้ไม่สามารถตัดเชื่อมถนนต่อโครงข่ายได้ และถนนภายในเมืองซึ่งมีลักษณะตารางนั้นมีความคับแคบ มีการตัดทางแยกและตรอกมาก มีการตั้งถิ่นฐานของประชาชนและมีที่ตั้งของโบราณสถานจำนวนมาก ทำให้ยากต่อการขยายถนน นอกจากนี้สภาพของเมืองเชียงใหม่ซึ่งมีแม่น้ำปิงคั่นระหว่างฝั่งตะวันออกและตะวันตก ทำให้การเดินทางไปมาระหว่างเมืองทั้งสองฝั่งต้องใช้สะพานเป็นตัวเชื่อม ซึ่งในปัจจุบันสะพานที่เชื่อมแม่น้ำปิงในเขตเมืองเชียงใหม่มีเพียง 7 แห่งคือ สะพานป่าตัน สะพาน ร.9 สะพาน นครพิงค์ สะพานนวรัฐ สะพานเหล็ก สะพานเม้งราย และสะพานป่าแดด ทำให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่ง มีลักษณะเป็นคอขวดบริเวณสะพานดังกล่าวโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน ทำให้รถประจำทางวิ่งไม่ตรงเวลาและอาจเกิดความล่าช้า เนื่องจากเป็นรถขนาดใหญ่

### 7.3 ข้อเสนอแนะ

แนวทางในการปรับปรุงและระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อยกระดับการการเดินทางของประชาชนในเขตเมือง และผู้มาเยือนจังหวัดเชียงใหม่ที่มีขึ้นเนื่องจากโครงการสำคัญของรัฐบาล อาทิเช่น โครงการงานพิธีสวนโลก การประชุมนานาชาติ และการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค นั้น มีแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนา เพื่อการนำไปสู่แผนปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

#### 1) แนวทางในการปรับปรุงและระบบขนส่งสาธารณะระยะสั้น

##### 1. ส่งเสริมการเดินทางประจำทางในเขตเมือง

การส่งเสริมการเดินทางประจำทางควรเป็นการนำรถสองแถวมาวิ่งให้บริการทั้งแบบประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทางร่วมกัน หรืออาจเป็นการนำรถสองแถวมาวิ่งไม่ประจำทางร่วมกับรถเมล์หรือรถไมโครบัสประจำทางเพื่อเพิ่มทางเลือกให้ชาวเชียงใหม่มากขึ้น แต่ในการนำรถสองแถวมาวิ่งประจำเส้นทาง ควรให้ผู้ประกอบการเลือกเข้าร่วมโครงการโดยสมัครใจ และองค์การที่เกี่ยวข้องควรมีการศึกษาเรื่องรายได้ขั้นต่ำ และต้องมีการประกันรายได้ที่เหมาะสม โดยรัฐอาจให้งบประมาณสนับสนุนและว่าจ้างให้ผู้ประกอบการวิ่งตามเส้นทางที่จัดไว้ และควรให้รถสองแถวแดงทดลองวิ่งประจำทางในระยะแรกพร้อมประเมินผลเพื่อปรับปรุงระบบให้ดีขึ้น โดยควรเน้นการให้บริการในเส้นทางที่เป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญ และเส้นทางถนนสายหลักที่เชื่อมต่อกับตัวเมืองเชียงใหม่กับถนนในเขตชานเมือง เช่นถนนเจริญเมืองทางทิศตะวันออก ถนนโชตนาทางทิศเหนือ ถนนเชียงใหม่-ลำพูน และถนนทิพย์เนตรทางใต้ เนื่องจากปัจจุบันมีการขยายตัวของที่อยู่อาศัย และการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมออกไปสู่ชานเมืองตามแนวถนนที่เชื่อมกับอำเภอรอบนอกเป็นบริเวณกว้าง ทำให้ระยะทางในการเดินทางยาวขึ้น และมีผู้เดินทางเข้ามาจำนวนมาก ดังนั้นการจัดบริการขนส่งก็จะต้องมากขึ้นด้วย

นอกจากนี้ควรมีการประชาสัมพันธ์ และส่งเสริมค่านิยมในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะแก่ประชาชน โดยความร่วมมือของเทศบาลนครเชียงใหม่ สหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการแสดงป้ายเชิญชวนการใช้รถขนส่งสาธารณะแทนการใช้รถส่วนตัวในสถานที่สำคัญต่างๆ เช่น หน้าโรงเรียน ตลาดสด สะพานลอย โรงพยาบาล สถานที่ราชการ และห้างสรรพสินค้าต่างๆ โดยเป็นข้อความที่แสดงให้เห็นถึงประโยชน์ของการใช้รถขนส่งสาธารณะ (รูปที่ 7.1 แสดงป้ายประกาศเชิญชวนการใช้รถเมล์ของเทศบาลนครเชียงใหม่) และสนับสนุนให้มีการอนุรักษ์การใช้รถสองแถวให้วิ่งในถนนที่รถ



ประจำทางเข้าไม่ถึง เนื่องจากมีความคล่องตัว สะดวก และมีการส่งถึงจุดปลายทาง (Door to door) อีกทั้ง รถสองแถวช่วยให้เกิดการประหยัดค่าใช้จ่ายในการซื้อรถส่วนตัว ประหยัดน้ำมัน และไม่เสียเวลาในการหาที่จอดรถ แต่อย่างไรก็ตามต้องมีการปรับปรุงภาพลักษณ์ของรถสองแถวให้จูงใจผู้ใช้ โดยผู้ประกอบการควรขับรถให้ถูกกฎจราจรและเพิ่มมารยาทในการขับรถมากขึ้น



รูปที่ 7.1 ป้ายประกาศเชิญชวนการใช้รถเมล์ของเทศบาลนครเชียงใหม่

## 2. กำหนดเส้นทางเดินรถประจำทางที่เหมาะสม

จากการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องในการวางแผนเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในบทที่ 6 ได้แก่ ปัจจัยด้านที่ตั้งของสถานที่ดึงดูดการจราจรที่สำคัญ ปัจจัยด้านที่ตั้งของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สำคัญ ปัจจัยด้านขนาดและความหนาแน่นของประชากร และปัจจัยอื่นๆ สามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะเส้นทางเดินรถที่เหมาะสมสำหรับเมืองเชียงใหม่ ดังนี้

### 1. สายสถานีขนส่งอาเขต – สนามบินเชียงใหม่

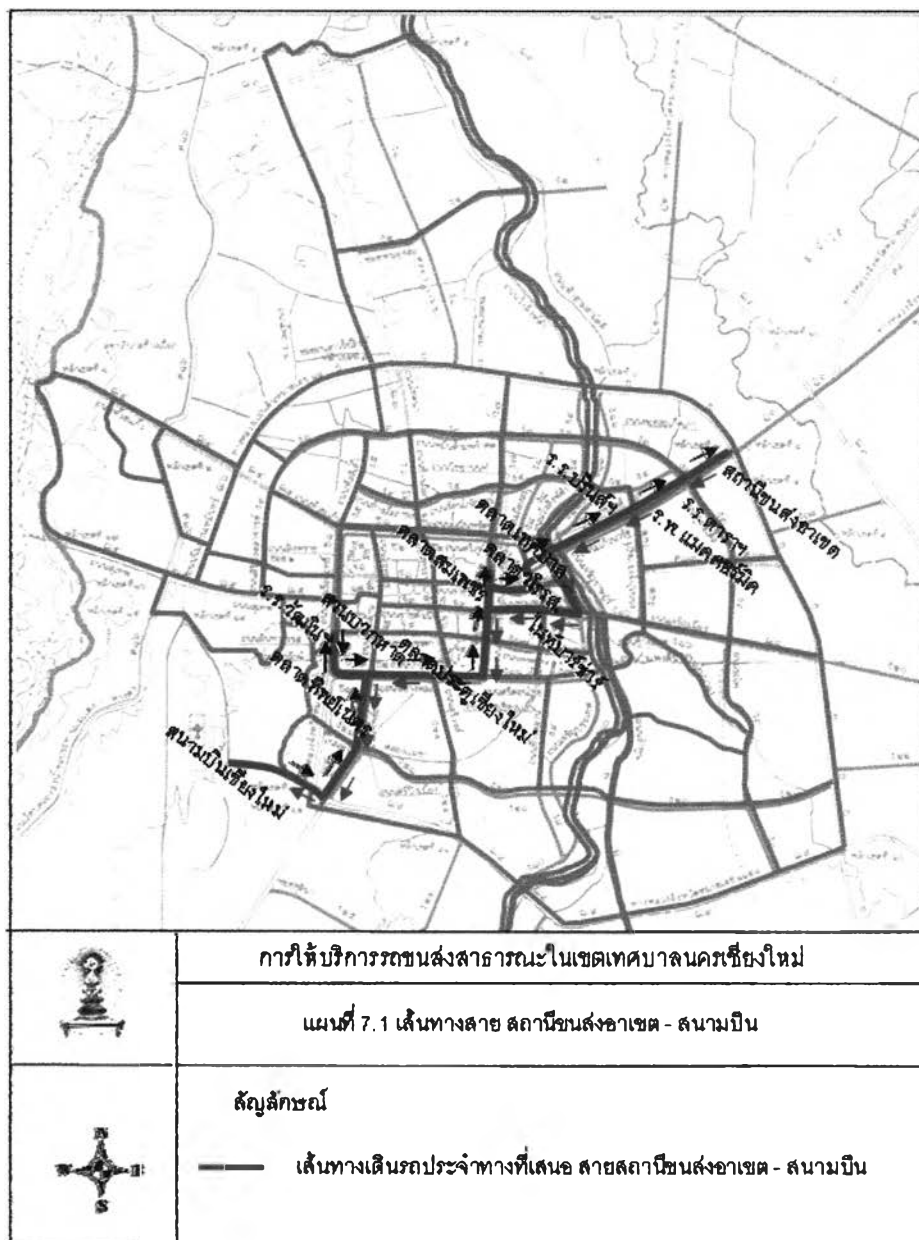
เส้นทางสายสถานีขนส่งอาเขต – สนามบินเชียงใหม่ เป็นการเชื่อมการเดินทางระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสารที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่ และเป็นการเชื่อมการเดินทางจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือไปสู่ทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเมืองและในทิศทางกลับกัน โดยผ่านเส้นทางย่านการค้า สถานศึกษา จุดเปลี่ยนการเดินทาง และสถานที่ดึงดูดการจราจรที่สำคัญ สำหรับเส้นทางเดินรถสายสถานีขนส่งอาเขต – สนามบินเชียงใหม่ที่เสนอ มีเส้นทางเดินรถดังต่อไปนี้

เที่ยวไป เริ่มต้นจากสถานีขนส่งอาเขต ไปตามถนนแก้ววรัฐ ผ่านร.ร.ดาราฯ ร.ร.ปรีณส์ รอยฯ รพ.แมคคอร์มิค ขึ้นสะพานนครพิงค์ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนวิษยานนท์ ผ่านตลาดวโรรส โรงเรียนคำเที่ยงอนุสรณ์ ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขท่าแพ เลี้ยวขวาไปตามถนนท่าแพ เลี้ยวซ้ายไป ตามถนนชัยภูมิ ผ่านโรงเรียนพาณิชยการลานนา ดวงกลมบุคเซ็นเตอร์ เลี้ยวขวาไปตามถนนช่าง หล่อ ผ่านตลาดประตูเชียงใหม่ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนทิพย์เนตร ผ่านตลาดทิพย์เนตร ถึงสามแยก แอร์พอร์ต ผ่านเชลทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า เลี้ยวขวาไปตามถนนสนามบิน ไปสุดเส้นทางที่ สนามบิน เชียงใหม่

เที่ยวกลับ เริ่มต้นจากสนามบิน ไปตามถนนสนามบิน ผ่านเชลทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า ถึง สามแยกแอร์พอร์ต เลี้ยวซ้ายไปตามถนนทิพย์เนตร ผ่านตลาดทิพย์เนตร เลี้ยวซ้ายไปตามถนนช่าง หล่อ ผ่านโรงพยาบาลสวนปรุง ผ่านแจ่งกู่เฮือง เลี้ยวขวาไปตามถนนบุญเรืองฤทธิ์ ผ่าน โรงเรียนวัดมโนทัยพายัพ เลี้ยวขวากลับรถไปตามถนนอารักษ์ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนบำรุงบุรี ผ่าน สวนสาธารณะหนองบวกหาด ตลาดประตูเชียงใหม่ ผ่านแจ่งกะด้า เลี้ยวซ้ายไปตามถนนมูล เมือง ผ่านดวงกลมบุคเซ็นเตอร์ โรงเรียนพาณิชยการลานนา ประตูท่าแพ ตลาดสมเพชร เลี้ยว ขวากลับรถไปตามถนนชัยภูมิ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนช่างม่อย เลี้ยวซ้ายไปตามถนนราชวงศ์ เลี้ยว ขวาไปตามถนนท้ายวังข้ามสะพานนครพิงค์ ตรงไปตามถนนแก้ววรัฐ ผ่านร.ร.ปรีณส์รอยฯ รพ. แมคคอร์มิค ร.ร.ดาราฯ ไปสุดเส้นทางที่สถานีขนส่งอาเขต

สำหรับเส้นทางเดินรถที่เสนอสายสถานีขนส่งอาเขต – สนามบินเชียงใหม่ มีเส้นทางผ่าน ย่านการค้า สถานศึกษา สถานีขนส่งและจุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญดังนี้

- ย่านการค้า ; ผ่านตลาดวโรรส ดวงกลมบุคเซ็นเตอร์ ตลาดประตูเชียงใหม่ ตลาดทิพย เนตร เชลทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า และตลาดสมเพชร
- สถานศึกษา ; โรงเรียนดาราวิทยาลัย โรงเรียนปรีณส์รอยเยลวิทยาลัย โรงเรียนคำเที่ยง อนุสรณ์ โรงเรียนวัดมโนทัยพายัพ โรงเรียนพาณิชยการลานนา
- สถานีขนส่งและจุดเปลี่ยนการเดินทาง ; ผ่านสถานีขนส่งอาเขต ตลาดวโรรส ตลาดประตู เชียงใหม่ สนามบินเชียงใหม่
- สถานที่ดึงดูดการจราจรอื่นๆ ; รพ.แมคคอร์มิค ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขท่าแพ โรงพยาบาล สวนปรุง สวนสาธารณะหนองบวกหาด



## 2. สายหนองประทีป – สวนสัตว์เชียงใหม่

เส้นทางสายหนองประทีป – สวนสัตว์เชียงใหม่ เป็นการเชื่อมการเดินทางระหว่างทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของเมือง โดยมีจุดปลายทางผ่านสถานศึกษาที่สำคัญ 2 แห่ง คือ ด้านหน้ามหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และสถาบันเทคโนโลยีราชมงคลฯ บริเวณถนนห้วยแก้ว เนื่องจากกลุ่มนักศึกษาดังกล่าวจะเป็นกลุ่มที่ใช้บริการรถประจำทางเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้เส้นทางสายดังกล่าวยังผ่านเส้นทางย่านการค้า สถานศึกษา จุดเปลี่ยนการเดินทาง และสถานที่ดึงดูดการจราจรที่สำคัญ สำหรับเส้นทางเดินรถสายหนองประทีป – สวนสัตว์เชียงใหม่ ที่เสนอ มีเส้นทางเดินรถดังต่อไปนี้

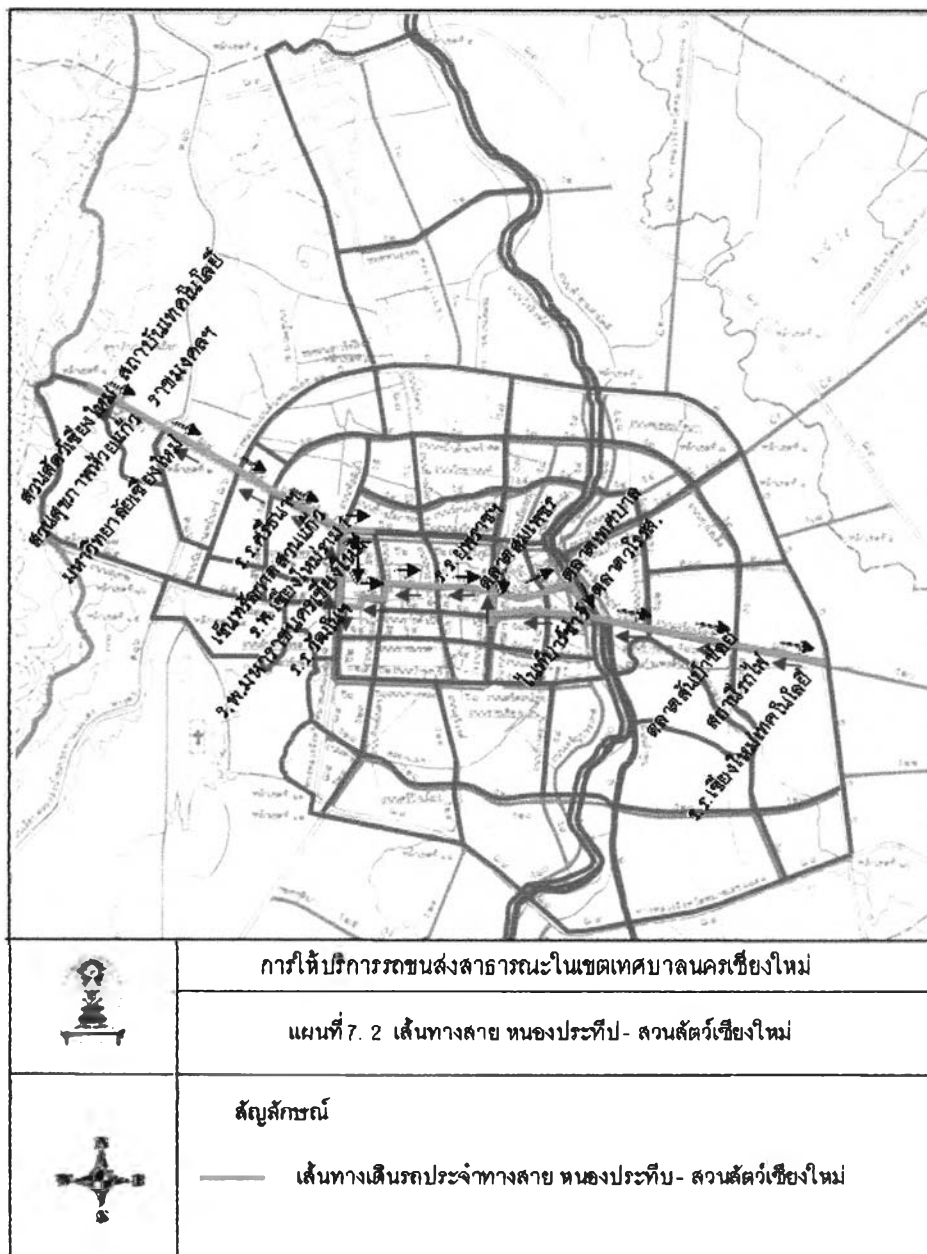
เที่ยวไป เริ่มต้นจากสี่แยกหนองประทีป ไปตามถนนเจริญเมือง ผ่านสถานีรถไฟเชียงใหม่ ตลาดสันป่าข่อย ซ้ำมสะพานนวรรฐ์ ไปตามถนนท่าแพ ผ่านตลาดวโรรส เลี้ยวซ้ายไปตามถนนชัยภูมิ เลี้ยวขวากลับรถไปตามถนนมูลเมือง เลี้ยวซ้ายผ่านถนนราชวิถี ผ่านโรงเรียนยุพราชวิทยาลัย เลี้ยวซ้ายถนนพระปกเกล้า ผ่านอนุสาวรีย์สามกษัตริย์ เลี้ยวขวาไปตามถนนอินทวโรรส ผ่านที่ว่าการอำเภอเมืองเชียงใหม่ วัดพระสิงห์ สำนักงานเกษตรจังหวัดเชียงใหม่ เลี้ยวซ้ายผ่านถนนอารักษ์ เลี้ยวขวากลับรถผ่านถนนบุญเรืองฤทธิ์ ผ่านร.พ.มหาราชนครเชียงใหม่ ร.พ.เชียงใหม่ ราม ถึงแจ่งหัวริน เลี้ยวซ้ายไปตามถนนห้วยแก้ว ผ่านเซ็นทรัลภาคสวนแก้ว โรงแรมปางสวนแก้ว โรงแรมเชียงใหม่ออกคิด โรงเรียนศรีธนาพาณิชยการ โรงแรมอามารี รินคำ โรงแรมเชียงใหม่ภูคำ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลฯ สวนรุกขชาติห้วยแก้ว ไปสุดเส้นทางที่สวนสัตว์เชียงใหม่

เที่ยวกลับ เริ่มต้นจากสวนสัตว์เชียงใหม่ ตรงไปตามถนนห้วยแก้ว ผ่านสวนรุกขชาติห้วยแก้วสถาบันเทคโนโลยีราชมงคลฯ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ โรงแรมเชียงใหม่ภูคำ โรงแรมอามารี รินคำ โรงเรียนศรีธนาพาณิชยการ โรงแรมเชียงใหม่ออกคิด โรงแรมปางสวนแก้ว เซ็นทรัลภาคสวนแก้ว ผ่านแจ่งหัวรินตรงไปตามถนนมณีรินทร์ ผ่านคอมพิวเตอร์พลาซ่า , ICON Square, สหศรีภูมิเพลส เลี้ยวขวากลับรถผ่านถนนศรีภูมิ เลี้ยวซ้ายผ่านถนนอารักษ์ เลี้ยวซ้ายผ่านถนนอินทวโรรส ผ่านสำนักงานเกษตรจังหวัดเชียงใหม่ วัดพระสิงห์ ที่ว่าการอำเภอเมืองเชียงใหม่ เลี้ยวซ้ายผ่านถนนพระปกเกล้า ผ่านอนุสาวรีย์สามกษัตริย์ เลี้ยวขวาไปตามถนนราชวิถี ผ่านโรงเรียนยุพราชวิทยาลัย เลี้ยวซ้ายผ่านถนนมูลเมือง ผ่านตลาดสมเพชร เลี้ยวขวากลับรถไปตามถนนชัยภูมิ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนช้างม้อย ผ่านตลาดวโรรส เลี้ยวขวาไปตามถนนวิชยานนท์ ผ่านที่ทำการไปรษณีย์ โทรเลขท่าแพ โรงเรียนคำเที่ยงอนุสรณ์ เลี้ยวซ้ายข้ามสะพานนวรรฐ์ ตรงไปตามถนนเจริญเมือง ผ่านตลาดสันป่าข่อย สถานีรถไฟเชียงใหม่ ไปสุดเส้นทางที่สี่แยกหนองประทีป

สำหรับเส้นทางเดินรถที่เสนอสายหนองประทีป – สวนสัตว์เชียงใหม่ มีเส้นทางผ่านย่านการค้า สถานศึกษา สถานีขนส่งและจุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญดังนี้

- ย่านการค้า ; ผ่านตลาดสันป่าข่อย ตลาดวโรรส เซ็นทรัลภาคสวนแก้ว โรงแรมปางสวนแก้ว โรงแรมเชียงใหม่ออกคิด โรงแรมอามารี รินคำ โรงแรมเชียงใหม่ภูคำ
- สถานศึกษา ; โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย โรงเรียนศรีธนาพาณิชยการ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลฯ
- สถานีขนส่งและจุดเปลี่ยนการเดินทาง ; สถานีรถไฟเชียงใหม่ ตลาดวโรรส

- สถานที่ตั้งอาคารจรรยาอื่นๆ ; อนุสาวรีย์สามกษัตริย์ ที่ว่าการอำเภอเมืองเชียงใหม่ วัดพระสิงห์ สำนักงานเกษตรจังหวัดเชียงใหม่ ร.พ.มหาราชนครเชียงใหม่ ร.พ.เชียงใหม่ราม สวนรุกขชาติห้วยแก้ว สวนสัตว์เชียงใหม่



### 3. สายตลาดหนองหอย – ศูนย์ราชการเชียงใหม่ (เส้นทางสายที่ 2 เดิม ที่ได้รับสัมปทานจากสำนักงานขนส่งจังหวัด)

เส้นทางสายตลาดหนองหอย – ศูนย์ราชการเชียงใหม่ เป็นการปรับปรุงเส้นทางจากเส้นทางเดินรถสายที่ 2 เดิม ที่ได้รับสัมปทานจากสำนักงานขนส่งจังหวัด เพื่อเชื่อมการเดินทางระหว่างทิศใต้และทิศเหนือของเมือง ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่าเส้นทางสายดังกล่าวยังคงเป็นเส้นทางสำคัญที่ควรเปิดให้บริการเดินรถประจำทาง เนื่องจากมีเส้นทางผ่านถนนที่มีรถสองแถวให้บริการน้อยแต่มีโรงเรียนตั้งอยู่เป็นจำนวนมากบริเวณถนนเจริญประเทศ นอกจากนี้ยังผ่านที่ตั้งของโรงเรียนยุพราชวิทยาลัยและวิทยาลัยอาชีวศึกษาเชียงใหม่ ซึ่งเป็นโรงเรียนและวิทยาลัยขนาดใหญ่ที่มีนักเรียนจำนวนมาก อีกทั้งผ่านที่ตั้งของมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่บริเวณถนนโชตนา ทำให้เส้นทางสายนี้จะสามารถดึงดูดผู้ใช้บริการที่เป็นนักเรียนนักศึกษาได้เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้เส้นทางสายดังกล่าวยังผ่านเส้นทางย่านการค้า จุดเปลี่ยนการเดินทาง และสถานที่ดึงดูดการจราจรที่สำคัญ สำหรับเส้นทางเดินรถสายตลาดหนองหอย – ศูนย์ราชการเชียงใหม่ที่เสนอ มีเส้นทางเดินรถดังต่อไปนี้

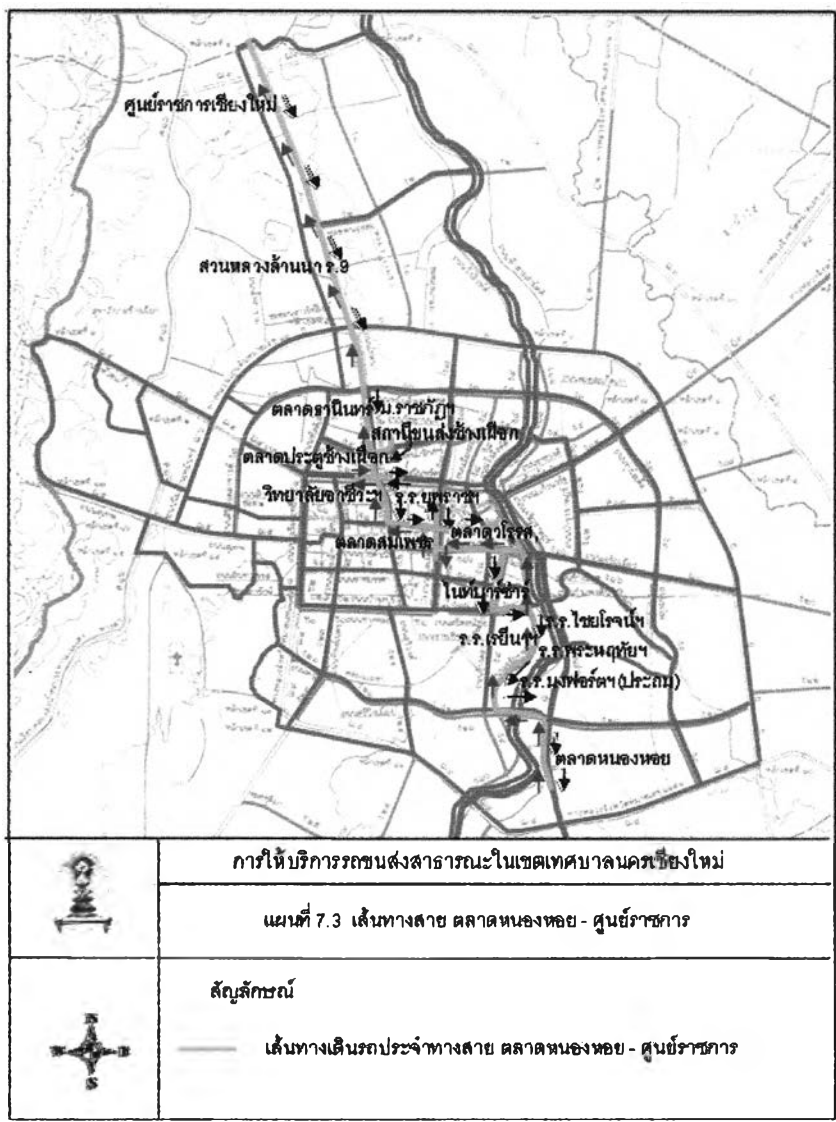
เที่ยวไป เริ่มต้นจากตลาดหนองหอย ไปตามถนนเชียงใหม่-ลำพูน ผ่านโรงแรมเซอร์ราตัม เลี้ยวซ้ายข้ามสะพานเม็งราย เลี้ยวขวาไปตามถนนเจริญประเทศ ผ่านร.ร.มงฟอร์ตฯ ร.ร.พระหฤทัย ร.ร.เรยีนาช ตลาดไนท์บาซาร์ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนท่าแพ ผ่านตลาดวโรรส ถึงประตูท่าแพ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนคชสาร เลี้ยวขวากลับรถไปตามถนนมูลเมืองถึงสี่แยกสมเพชร เลี้ยวซ้ายไปตามถนนราชวิถี ผ่านโรงเรียนยุพราชวิทยาลัย เลี้ยวขวาไปตามถนนพระปกเกล้า ผ่านวิทยาลัยอาชีวศึกษาเชียงใหม่ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนศรีภูมิ เลี้ยวขวากลับรถไปตามถนนมณีนพรัตน์ ผ่านประตูช้างเผือกเลี้ยวซ้ายไปตามถนนช้างเผือก ผ่านสถานีขนส่งช้างเผือก ตรงไปตามถนนโชตนา ผ่านมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ตลาดธานีรินทร์ ไปสุดเส้นทางที่ศูนย์ราชการเชียงใหม่

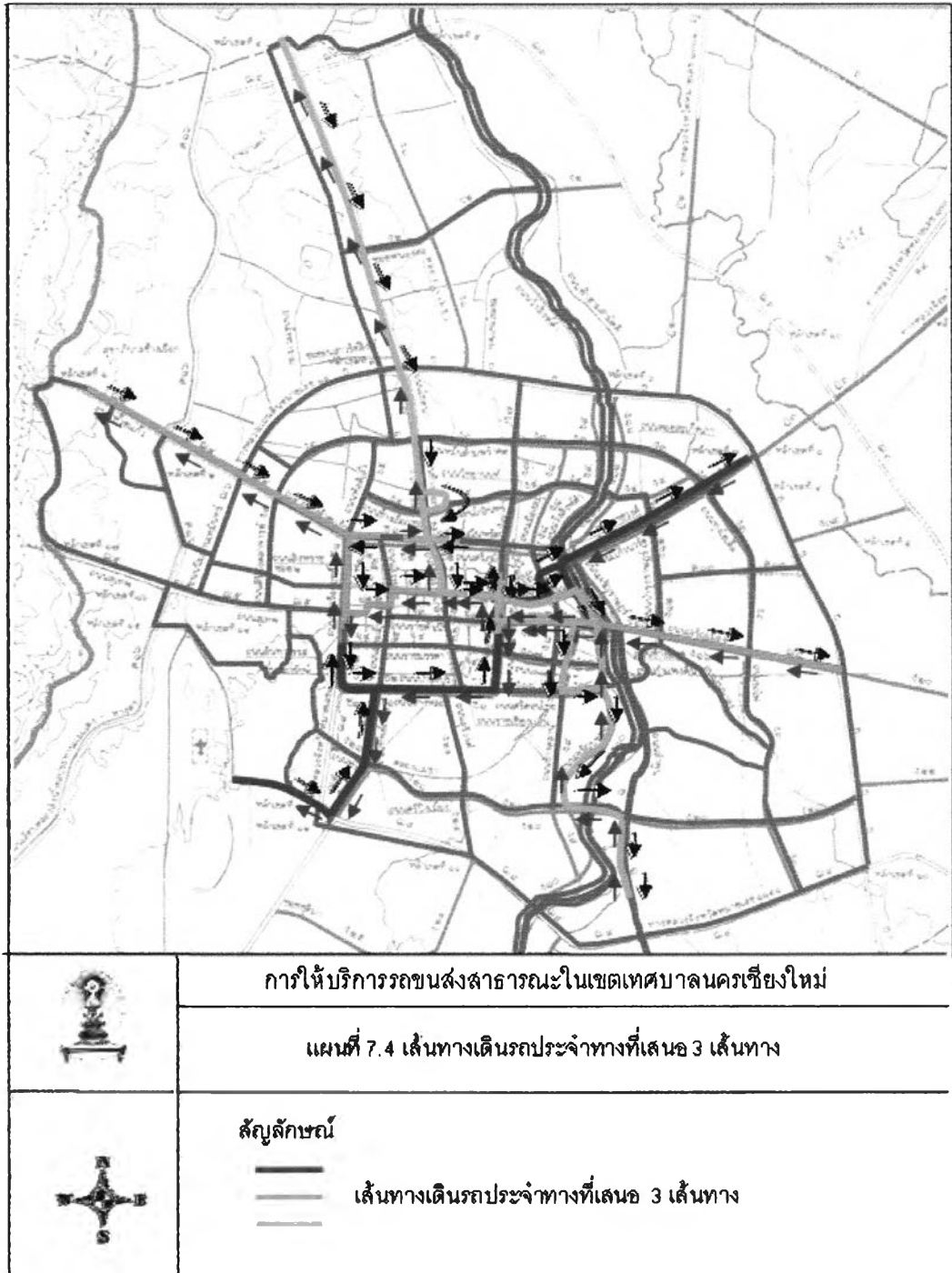
เที่ยวกลับ เริ่มต้นจากศูนย์ราชการเชียงใหม่ ไปตามถนนโชตนา ผ่านตลาดธานีรินทร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนรัตนโกสินทร์ ผ่านสถานีขนส่งช้างเผือก เลี้ยวขวาไปตามถนนสนามกีฬาชอย 1 เลี้ยวซ้ายไปตามถนนช้างเผือก เลี้ยวซ้ายไปตามถนนมณีนพรัตน์ เลี้ยวขวากลับรถไปตามถนนศรีภูมิ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนพระปกเกล้า ผ่านวิทยาลัยอาชีวศึกษาเชียงใหม่ โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย เลี้ยวซ้ายไปตามถนนราชวิถี เลี้ยวซ้ายไปตามถนนมูลเมือง ผ่านตลาดสมเพชร เลี้ยวขวากลับรถไปตามถนนชัยภูมิ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนช้างม้อย ผ่านตลาดวโรรส เลี้ยวขวาไปตามถนนวิชยานนท์ ผ่านโรงเรียนคำเที่ยงอนุสรณ์ ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขท่าแพ เลี้ยวขวาไปตามถนนท่าแพ ผ่านวัดอุปกุศ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนช้างคลาน ผ่าน

โรงแรมเชียงใหม่พลาซ่า ตลาดไนท์บาซาร์ โรงแรมสุริวงค์ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนศรีดอนไชย เลี้ยวขวาไปตามถนนเจริญประเทศ ผ่านร.ร. เรยีนาฯ ร.ร. พระหฤทัย ร.ร. มงฟอร์ตฯ เลี้ยวซ้ายข้ามสะพานเม็งราย ผ่านโรงแรมเซอร์ราตัน เลี้ยวขวาไปตามถนนเชียงใหม่-ลำพูน ไปสุดเส้นทางที่ตลาดหนองหอย

สำหรับเส้นทางเดินรถที่เสนอสายตลาดหนองหอย – ศูนย์ราชการเชียงใหม่ มีเส้นทางผ่านย่านการค้า สถานศึกษา สถานีขนส่งและจุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญดังนี้

- ย่านการค้า ; ตลาดหนองหอย โรงแรมเซอร์ราตัน ตลาดไนท์บาซาร์ โรงแรมเชียงใหม่พลาซ่า โรงแรมสุริวงค์ ตลาดวโรรส ตลาดสมเพชร ตลาดธานีนท์
- สถานศึกษา ; โรงเรียนมงฟอร์ตฯ โรงเรียนพระหฤทัย โรงเรียนเรยีนาเซลิวิทย์าลัย โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย วิทยาลัยอาชีวะศึกษาเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่
- สถานีขนส่งและจุดเปลี่ยนการเดินทาง ; ตลาดวโรรส สถานีขนส่งช้างเผือก
- สถานที่ตั้งตูดการจราจรอื่นๆ ; ศูนย์ราชการเชียงใหม่





สำหรับเส้นทางเดินรถทั้ง 3 เส้นทางที่เสนอมจะครอบคลุมการเดินทางจากถนนสายรัศมีต่างๆ เข้ามายังเขตตัวเมืองชั้นในและผ่านไปยังจุดปลายทางในอีกฝั่งของเมือง คือเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างทิศเหนือ-ใต้ (สายตลาดหนองหอย - ศูนย์ราชการเชียงใหม่) ทิศตะวันออก-ตะวันตก (สายหนองประทีป - สวนสัตว์เชียงใหม่) และทิศตะวันออกเฉียงเหนือ-ตะวันตกเฉียงใต้ของเมือง (สายสถานีขนส่งอาเขต - สนามบินเชียงใหม่) โดยการกำหนดเส้นทางดังกล่าวจะอาศัยปัจจัยด้านที่ตั้งของสถานที่ตั้งอาคารจราจรต่างๆ มาประกอบการตัดสินใจ โดยกำหนดให้มีเส้นทาง



ผ่านยานการดำ สถานศึกษา สถานีขนส่งและจุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญ และส่วนใหญ่จะเป็น การเดินทางในถนนสายหลัก และสายรองเนื่องจากถนนมีความกว้างเหมาะสม ทำให้การเดินทางเกิดความคล่องตัว และมีความถี่สม่ำเสมอ โดยเสนอให้มีรถสองแถวแดงวิ่งไม่ประจำทาง ในถนนสาย ย่อยและสายซอย เนื่องจากถนนมีลักษณะแคบและคดเคี้ยว รถประจำทางเข้าถึงลำบาก

### 3. ปรับปรุงสภาพแวดล้อมของถนนให้เหมาะสมกับการเดินทางประจำทาง

#### 1. ติดตั้งป้ายหยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ในปัจจุบันมีการหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารในที่ห้ามจอดจำนวนมาก ทำให้กีดขวางการจราจร และประสบอุบัติเหตุได้ง่าย ดังนั้นเทศบาลนครเชียงใหม่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรมีการศึกษา และกำหนดตำแหน่งที่ให้รถโดยสารสามารถหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารในสถานที่สำคัญต่างๆ เช่น หน้าห้างสรรพสินค้า, ตลาดสด, โรงเรียน, โรงพยาบาล, วิทยาลัย ตลอดจนภายในมหาวิทยาลัยต่างๆ เพื่อให้เกิดความเรียบร้อย โดยควรมีการกำหนดระยะห่างระหว่างป้ายไว้ไม่เกิน 200 เมตรใน เขตเมือง และควรมีการก่อสร้างที่พักรถโดยสาร และปรับปรุงสภาพแวดล้อมของถนนและทางเท้าให้ดีขึ้น นอกจากนี้ป้ายจอดรถบริเวณสถานที่สำคัญ ควรมีแผนที่แสดงเส้นทางเดินรถ สายรถที่จะผ่าน และเวลาที่รถจะมาถึง เพื่อให้ผู้โดยสารเกิดความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น



รูปที่ 7.2 ตัวอย่างป้ายหยุดรถ ปอ.10 หรือรถหมู่บ้านขวัญเวียง

#### 2. ปรับปรุงสภาพทางเท้า

โดยทางเทศบาลนครเชียงใหม่ ต้องเร่งดำเนินการก่อสร้างทางเท้าโดยเฉพาะบริเวณถนนสายหลัก และสายรองที่สำคัญ เช่น ถนนโชตนา ถนนเชียงใหม่-ลำพูน ถนนทุ่งโฮเต็ล ถนนบุญเรืองฤทธิ์ ถนนรัตนโกสินทร์ ถนนหมื่นด้ามพร้าคต ถนนบำรุงบุรี ถนนทิพย์เนตรเป็นต้น (รูปที่ 7.3 แสดงถนนที่ขาดทางเท้า) โดยเฉพาะถนนโชตนาและถนนหมื่นด้ามพร้าคตบริเวณที่ตั้งของมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ซึ่งมีประชาชนเดินสัญจรผ่านจำนวนมาก และห้ามไม่ให้มีการขุดพื้นผิวทางเท้า

และเจ้าพนักงานควรหมั่นคอยดูแลสภาพพื้นผิวทางเท้าให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ ไม่ชำรุด หรือเกิดการทรุดตัวของดิน ซึ่งต้องหมั่นตรวจตราและซ่อมแซม ปรับปรุงสภาพทางเท้าอยู่เสมอ นอกจากนี้ควรห้ามการจอดรถบริเวณทางเท้าเพื่อป้องกันการทรุดตัวของดิน โดยเฉพาะบริเวณ ถนนโชตนา ถนนรัตนโกสินทร์ ถนนหมื่นด้ามพร้าคด ถนนราชวงศ์ ซอยศิริธร เป็นต้น นอกจากนี้ควรมีการปลูกต้นไม้ที่ให้ร่มเงาบริเวณทางเท้า เพื่อความร่มรื่นและป้องกันความร้อนจากแสงแดด แก่ผู้สัญจรไปมา

รูปที่ 7.3 ถนนที่ขาดทางเท้า



ถนนโชตนา



ถนนบำรุงบุรี

#### 4. ปรับปรุงรูปแบบการเดินทางให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

จากการสำรวจทัศนคติของประชาชนจำนวน 450 คน ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าส่วนใหญ่เห็นด้วยในการเปลี่ยนระบบการเดินทางให้วิ่งบริการแบบประจำทาง ถึงร้อยละ 88 โดยต้องการให้มีรถสองแถววิ่งไม่ประจำทางร่วมกับรถเมล์วิ่งประจำทางมากที่สุด เนื่องจากยังมีประชาชนจำนวนมากที่ต้องการให้รถสองแถวแดงวิ่งไม่ประจำเส้นทาง หรือวิ่งวนรับผู้โดยสารในลักษณะของรถแท็กซี่ (Share Taxi) ด้วยเหตุผลที่รถสองแถวแดงมีการวิ่งให้บริการรับ-ส่งถึงจุดปลายทาง (door-to-door) โดยไม่ต้องต่อรถหลายเที่ยว หรือไม่ต้องเดินต่อในระยะไกลและมีความสะดวกรวดเร็ว นอกจากนี้จากการสำรวจทัศนคติของชาวเชียงใหม่ยังพบว่า ประเภทรถขนส่งสาธารณะที่ชาวเชียงใหม่ต้องการให้มีในเขตเมืองมากที่สุดคือ รถไมโครบัส เนื่องจากมีขนาดเล็ก และเหมาะสมกับโครงข่ายถนนของเมืองเชียงใหม่ที่มีขนาดคับแคบ ดังนั้นรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมจึงควรมีการผสมผสานระหว่างการให้บริการในลักษณะรถสองแถววิ่งไม่ประจำทาง และรถไมโครบัสวิ่งประจำทางร่วมกัน นอกจากนี้ควรมีระบบปรับอากาศ มีเวลาคอยรถที่เหมาะสม คือระหว่าง 5 – 10 นาที มีเส้นทางเดินรถที่แน่นอน มีค่าโดยสารที่แน่นอนตามเส้นทางและมีความดีในการเดินรถที่แน่นอน และมีจุดจอดรับ – ส่ง ผู้โดยสารที่แน่นอน เป็นต้น

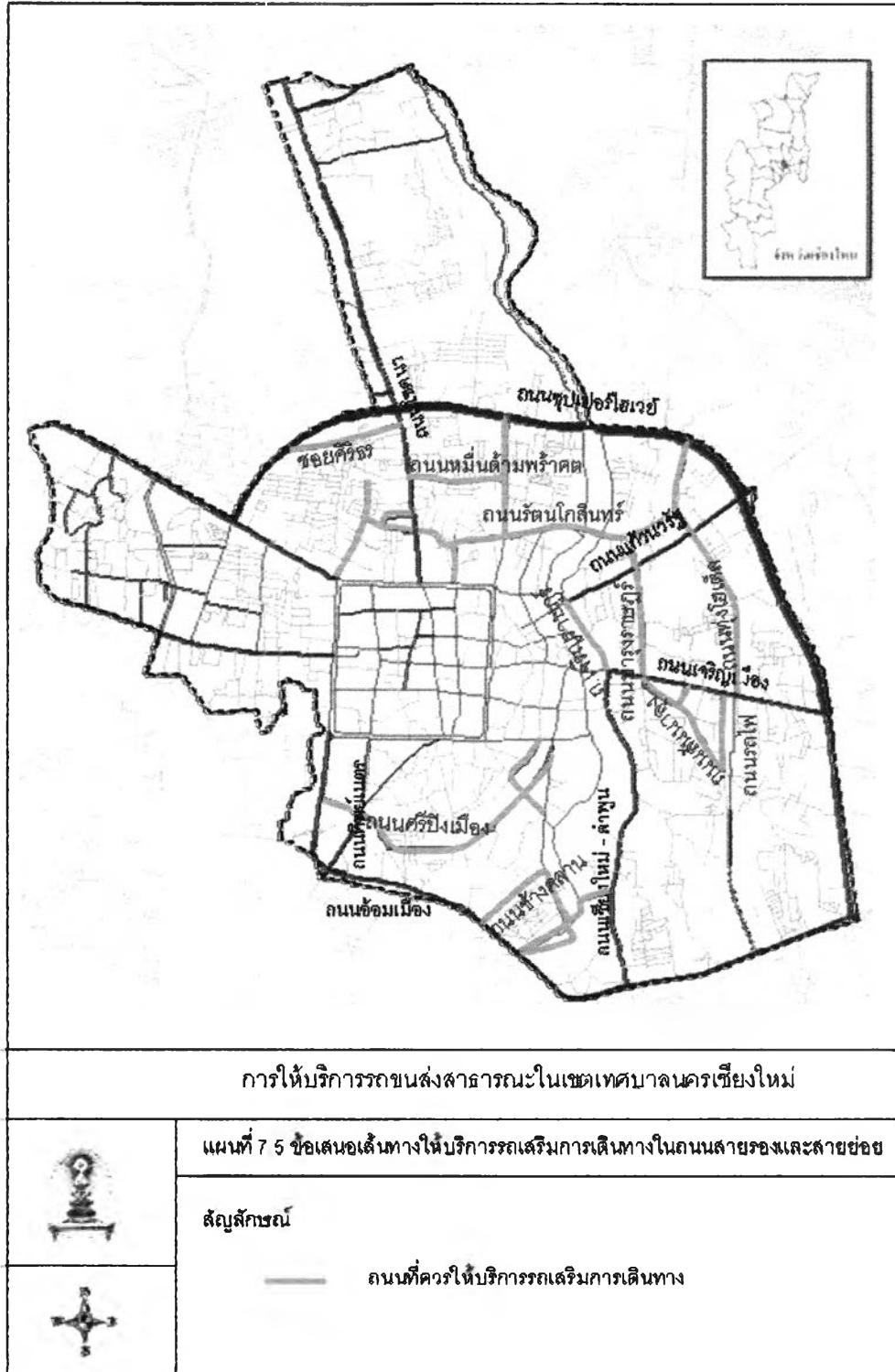
## 5. กำหนดราคาค่าโดยสารให้เหมาะสม

โดยปกติค่าโดยสารของรถสองแถวจะมีราคา 10 บาทต่อเที่ยว เมื่อเดินทางในเขตเมือง เชียงใหม่ แต่ในทางปฏิบัติหากมีการเดินทางข้ามพื้นที่หรือเดินทางไปยังจุดปลายทางที่มีผู้โดยสารน้อย ค่าโดยสารจะขึ้นอยู่กับการตกลงระหว่างผู้โดยสารกับคนขับรถ โดยจะคิดในอัตรา 20-100 บาท ซึ่งการคิดราคาในอัตราดังกล่าวทำให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้โดยสาร นอกจากนี้ผู้โดยสารและผู้ขับรถต้องเสียเวลาในการตกลงราคากันก่อนเดินทางทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ดังนั้นเทศบาลนครเชียงใหม่ และสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ควรมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่แน่นอนตามระยะทาง นอกจากนี้ควรมีการกำหนดค่าโดยสารสำหรับรถคิวที่ให้บริการตามจุดต่างๆ ในราคาที่เป็นธรรมและเป็นมาตรฐานเดียวกัน เช่นราคาเหมาเข้าไปสถานีขนส่งช้างเผือกของคิวรถสองแถวบริเวณสถานีขนส่งอาเขตจะคิดในราคา 60 บาท ต่อการเดินทาง 1 เที่ยว ส่วนราคาเหมาไปสถานีขนส่งอาเขตของคิวรถสองแถวบริเวณสถานีขนส่งช้างเผือกจะคิดในราคาเพียง 50 บาท ซึ่งถึงแม้ว่าจะมีระยะทางที่เท่ากันแต่ยังคงมีราคาต่างกัน ดังนั้นจึงควรมีการกำหนดราคาให้เท่ากันตามระยะทางที่เหมาะสมเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน นอกจากนี้ควรมีการกำหนดราคาในการให้บริการเวลากลางคืน เพื่อป้องกันการขึ้นค่าโดยสารในอัตราที่สูงเกินปกติ และควรมีการแสดงราคาให้ผู้โดยสารเห็นได้ชัดบริเวณที่นั่งผู้โดยสารด้านหลัง เพื่อความเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการ

## 6. พัฒนาระบบการขนส่งรูปแบบอื่น ให้เหมาะสมต่อการเดินทางในแต่ละพื้นที่

ควรจัดให้มีการบริการรถสาธารณะเสริมแก่ผู้โดยสาร เช่นรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถตุ๊ก ตุ๊ก รถสามล้อถีบ ฯลฯ บริเวณถนนที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างอำเภอรอบนอกกับเขตเมืองเชียงใหม่ เพื่อให้ไม่ให้เป็นการเสียเวลานั่งรถจากต่างอำเภอเข้ามาถึงยังท่ารถ ณ จุดปลายทางของการเดินทาง เนื่องจากถนนดังกล่าวมีรถสองแถววิ่งให้บริการน้อย ทำให้เสียเวลาในการคอยรถนาน เช่นบริเวณถนนโชตนา ถนนเจริญเมือง ถนนเชียงใหม่-ลำพูน ถนนแก้ววรวรัฐ และถนนทิพย์เนตร เป็นต้น ด้วยเหตุผลที่รถสองแถวแดงไม่ต้องการวิ่งทับเส้นทางกับรถที่มาจากต่างอำเภอ เนื่องจากเกิดความขัดแย้งกับผู้ประกอบการเดินทางโดยสารสหกรณ์อื่นๆ ซึ่งเป็นกรแย่งกลุ่มลูกค้ากันทำให้รายได้ของสหกรณ์อื่นลดลง ดังนั้นเทศบาลนครเชียงใหม่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรจัดระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นหรือรถสองแถวแดงที่จัดบริการในรูปแบบคิวให้บริการเสริมในบริเวณดังกล่าว เช่นบริเวณถนนโชตนา ควรมีรถวิ่งบริการเสริมบริเวณซอยศิริธร, ถนนหมื่นด้ามพร้าคต และถนนรัตนโกสินทร์ ส่วนถนนเจริญเมืองควรมีรถวิ่งบริการเสริมบริเวณแยกถนนทุ่งโฮเต็ล, ถนนสันนาสูง, ถนนรถไฟ, ถนนบำรุงราษฎร์ ถนนเชียงใหม่-ลำพูนควรมีรถวิ่งบริการเสริมบริเวณแยกทางขึ้นสะพานเม้งราย สำหรับถนนแก้ววรวรัฐควรมีรถวิ่งบริการเสริมบริเวณแยกถนนทุ่งโฮเต็ล, แยก

ถนนรัตนโกสินทร์, ถนนหมื่นด้ามพร้าคต, ถนนบำรุงราษฎร์ และถนนเจริญราษฎร์เป็นต้น รูปที่ 7.4 แสดงตัวอย่างถนนที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างอำเภอรอบนอกกับเขตเมืองเชียงใหม่ ที่ควรมีระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นให้บริการเสริมในถนนสายรอง และสายซอยต่างๆ



รูปที่ 7.4 ถนนที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างอำเภอรอบนอกกับเขตเมืองเชียงใหม่



ถนนเชียงใหม่-ลำพูน



ถนนซูเปอร์ไฮเวย์



ถนนอัฒเมือง



ถนนทิพย์เนตร



ถนนเจริญเมือง



ถนนโชตนา

## 7. ปรับปรุงโครงรถสองแถวที่มีอยู่เดิมให้วิ่งประจำทางในเส้นทางที่เหมาะสม

เนื่องจากรถสองแถวที่ให้บริการในเขตเมืองบางส่วน เป็นรถที่มีการรวมกลุ่มกันเป็นคิว ประมาณ 30% หรือจำนวน 20 คิว ซึ่งมีจุดเริ่มต้นการเดินทาง (Origin) ที่แน่นอน แต่การเดินทางไปยังจุดปลายทางต่างๆจะขึ้นอยู่กับผู้โดยสาร ซึ่งส่วนใหญ่ราคาค่าโดยสารจะขึ้นอยู่กับราคากลางระหว่างผู้โดยสารและผู้ขับรถทำให้ค่าโดยสารไม่มีมาตรฐานที่แน่นอน โดยเฉพาะการให้บริการ

ของ**คิวกรถที่เป็นที่ตั้งของสถานีขนส่ง** (จำนวน 199 คัน) เช่น คิวกรถสองแถวบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 (อาเขต)จะเป็นสถานีขนส่งซึ่งเป็นจุดปลายทางของรถที่วิ่งระหว่างจังหวัดต่างๆ เข้ามายังเมืองเชียงใหม่ ทำให้มีประชาชนนิยมใช้บริการจำนวนมาก และส่วนใหญ่จะเป็นการให้บริการแก่ผู้ที่มาจากต่างถิ่นทำให้มีการขึ้นค่าโดยสารเป็นประจำ เช่นเดียวกับคิวกรถสองแถวบริเวณสถานีรถไฟเชียงใหม่คิวกรถสองแถวบริเวณสถานีขนส่งข้างเผือก และ**คิวกรถสองแถวบริเวณที่ตั้งของสถานที่สำคัญๆ** ซึ่งมีปลายทางในเขตเมืองเชียงใหม่ (จำนวน 235 คัน) จะมีอัตราค่าโดยสารที่ไม่มีมาตรฐานเดียวกัน ขึ้นอยู่กับการตกลงระหว่างผู้ขับรถและผู้โดยสารในการเดินทางแต่ละครั้ง ดังนั้นจึงควรเปลี่ยนการบริการของคิวกรถสองแถวประเภทนี้ไปให้บริการในลักษณะประจำเส้นทาง ที่มีจุดเริ่มต้นหรือมีเส้นทางผ่านสถานีขนส่งและที่ตั้งของสถานที่สำคัญต่างๆ



ส่วนคิวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่ - ขานเมืองและชุมชนรอบนอก และ คิวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมือง - ดอยสุเทพนั้นยังคงมีการเก็บค่าโดยสารตามระยะทางที่แน่นอนคน ซึ่งคิวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมือง-ดอยสุเทพจะคิดอัตราค่าโดยสารคนละ 30 - 50 บาทต่อเที่ยวตามจำนวนผู้โดยสารในรถที่ต้องการไปในแต่ละครั้ง และนอกจากนี้ยังมีการให้บริการในเส้นทางตามสถานที่ท่องเที่ยวอื่นๆที่ตั้งอยู่ใกล้ดอยสุเทพ เช่น พระตำหนักภูพิงศ์ราชนิเวศน์ และ ดอยปุย เป็นต้น ดังนั้นจึงควรอนุรักษ์คิวประเภทนี้ไว้ เพื่อให้บริการแก่ประชาชนในเขตขานเมือง และนักท่องเที่ยวที่ยังต้องการใช้บริการรถสองแถวประเภทดังกล่าว

#### 8. ส่งเสริมความร่วมมือในการจัดระเบียบรถขนส่งสาธารณะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจากการให้บริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ที่ผ่านมา เป็นการจัดตั้งในรูปแบบสหกรณ์ที่ต้องแสวงหากำไรให้แก่สมาชิก และผู้บริหารของสหกรณ์ได้มาจากการเลือกตั้งของสมาชิก ไม่ได้มาจากการว่าจ้างผู้จัดการที่มีความรู้ความสามารถเข้ามาบริหาร ทำให้การบริหารงานเป็นไปเพื่อผลประโยชน์ของสมาชิกสหกรณ์ ไม่ได้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์ของประชาชนชาวเชียงใหม่เป็นหลัก ดังนั้นเทศบาลนครเชียงใหม่ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และองค์กรที่เกี่ยวข้องอื่นๆ จึงควรเข้ามาควบคุมหรือดำเนินการเนื่องจากเป็นบริการสาธารณะสำหรับประชาชนอย่างหนึ่ง โดยอาจมีการว่าจ้างทีมผู้ที่มีความรู้ความสามารถเข้ามาบริหารงานของสหกรณ์ ซึ่งจะทำการบริหารเป็นไปเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนเป็นหลัก นอกจากนี้ในการนำรถสองแถวมาวิ่งประจำทาง รัฐควรให้การสนับสนุนด้านงบประมาณให้ผู้ประกอบการสามารถอยู่ได้ในระยะแรก เนื่องจากบางเส้นทางมีผู้โดยสารขึ้นน้อย โดยอาจให้การสนับสนุนเป็นค่าน้ำมัน หรือจ่ายค่าจ้างตามจำนวนเที่ยววิ่งและให้เก็บค่าโดยสารได้ หรือเป็นการจ้างเหมารายวันโดยไม่เก็บค่าโดยสาร นอกจากนี้องค์กรเอกชนต่างๆควรให้การสนับสนุนป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์ต่างๆ ที่จะนำมาติดโฆษณาบนตัวรถ และสหกรณ์ควรให้ความร่วมมือกับรัฐอย่างเต็มที่เพื่อให้ผลประโยชน์เกิดกับประชาชนเป็นสำคัญ

## 2) แนวทางในการปรับปรุงและระบบขนส่งสาธารณะ ในระยะยาว

- 1) เพิ่มเส้นทางรถประจำทางให้วิ่งในถนนสายหลักและสายรองเต็มระบบ และเสริมการเดินทางโดยรถสองแถว รถแท็กซี่ หรือรถประเภทอื่นๆ ในถนนที่รถประจำทางเข้าไม่ถึง
- 2) ปรับปรุงถนนวงแหวนรอบในให้เป็นถนนในเมือง(ถนนซูเปอร์ไฮเวย์-ถนนอ้อมเมือง) เนื่องจากถนนมีความกว้างมากคือทิศทางละ 6-8 ช่องการจราจร ไม่มีสะพานลอยให้คนข้าม รถวิ่งด้วยความเร็วสูง การปรับเปลี่ยนเส้นทางถนนวงแหวนรอบในให้เป็นถนนในเมือง จะทำให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างชุมชนทั้งสองฝั่งของถนนได้สะดวกขึ้น และทำให้เมืองทั้งสองฝั่งไม่ถูกแบ่งแยกกันอย่างชัดเจน และควรเพิ่มเส้นทางรถประจำทางในถนนดังกล่าวในอนาคต
- 3) ขยายเส้นทางรถประจำทางให้ครอบคลุมเส้นทางระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่ถึงอำเภอต่างๆในเขตชานเมืองมากขึ้น
- 4) ส่งเสริมให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น