บทที่ 6

สรุปผลการวิจัย

6.1 สรุปผลการวิจัย

6.1.1 สภาพการดำเนินการ

- การให้บริการระบบรถโดยสารประจำทางในเมืองพิษณุโลก มีบริษัทพิษณุโลกบริการจำกัดรับสัมปทานแต่เพียงผู้เดียว โดยมีเส้นทางที่ให้บริการจำนวน 13 สาย มีจำนวนรถโดยสาร 70 คัน ขนาด 30 ที่นั่ง โดยแยกเป็นรถโดยสารปรับอากาศจำนวน 28 คัน และรถโดยสารธรรมดาจำนวน 42 คัน

- มีพื้นที่ให้บริการส่วนมากอยู่ในเขตเทศบาล และมีบางสายที่ให้บริการจากแหล่งชุมชนชานเมืองเข้ามาในเมือง หน้าที่หลักอีกอย่างหนึ่ง คือ เป็นตัวเชื่อมโยงระหว่างการเดินทางที่มาจากต่างถิ่นเข้าสู่เมือง อาทิเช่น ให้บริการจากสถานีรถไฟและสถานีขนส่งเข้าสู่ย่านใจกลางเมือง

- ความเร็วของรถโดยสารที่ให้บริการในเมือง ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 14-20 กม./ชม. และนอกช่วงเวลาเร่งด่วน 26-30 กม./ชม. ความเร็วของรถโดยสารที่ให้บริการชานเมือง ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 21-25 กม./ชม. และนอกช่วงเวลาเร่งด่วน 26-30 กม./ชม.

- ความถี่และจำนวนรถโดยสารที่ให้บริการในเมืองจะสูงกว่าชานเมือง ซึ่งมีการรักษาเวลาในการปล่อยรถค่อนข้างเคร่งครัด เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ที่อยู่ในบริเวณตัวเมืองและรักษาระดับการให้บริการให้ดี

- ป้ายรถโดยสารประจำทางมีระยะห่างกันไม่แน่นอน ลักษณะของป้ายรถโดยสารประจำทางไม่ชัดเจนและไม่มีป้ายแสดงให้ทราบว่ามีสายใดผ่านบ้าง รถโดยสารจอดไม่แน่นอนซึ่งจะจอดต่อเมื่อมีผู้โดยสารเรียก ทำให้เสียเวลาในการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารและเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินการมากขึ้น

6.1.2 ผู้เดินทาง

- ผู้เดินทางโดยที่ใช้รถโดยสารประจำทางส่วนมากเป็นนักเรียนและนักศึกษาร้อยละ 44 ส่วนอาชีพอื่นๆ มีสัดส่วนใกล้เคียงประมาณร้อยละ 8 ยานพาหนะที่มีครอบครองในครัวเรือนส่วนมากได้แก่ รถจักรยานยนต์ รองลงมาคือรถยนต์และรถจักรยานตามลำดับ สำหรับผู้เดินทางโดยที่ใช้รถโดยสารประเภทอื่น ส่วนมากเป็นเจ้าของกิจการร้อยละ 20 รองลงมาคือ พนักงานเอกชน นักเรียน/นักศึกษา ครู/อาจารย์ มีสัดส่วนใกล้เคียงกันร้อยละ 15 และอาชีพอื่นๆ ร้อยละ 5 ยานพาหนะที่มีครอบครองในครัวเรือน ได้แก่ รถจักรยานยนต์รองลงมาเป็นรถยนต์และรถจักรยานตามลำดับ

- ผู้ใช้รถโดยสารประจำทางโดยส่วนมากจะใช้แต่ในเมือง ระยะทางโดยเฉลี่ยที่ผู้โดยสารเดินทางสั้นประมาณ 3.0 กม.

- ทัศนคติของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางที่มีต่อรถโดยสารประจำทางส่วนมากอยู่ในเกณฑ์ดี แต่ทัศนคติของผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประเภทอื่นที่มีต่อระบบรถโดยสารประจำทางส่วนมากอยู่ในเกณฑ์ที่ดีกว่าทัศนคติของผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประจำทางดังนี้ คือ ในแง่ระยะเวลา จำนวนครั้งที่ต่อรถในการเดินทาง ความแน่นของคนในรถโดยสาร ความปลอดภัยในการเดิน ความปลอดภัยขณะ รอรถโดยสาร ความสะอาดของรถโดยสาร และค่าโดยสาร นอกจากความสม่ำเสมอในการให้บริการ ความปลอดภัยขณะโดยสาร และความสะดวกสบายในการใช้รถโดยสาร ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าผู้ที่ใช้รถโดยสารประเภทอื่นนั้นไม่ได้มีความคุ้นเคย ต่อการใช้รถโดยสารประจำทาง ดังนั้นคำตอบที่ได้อาจจะคลาดเคลื่อนจากความเป็นจริง เพราะว่าคำตอบของพวกเขาเป็นไปตามความต้องการของสังคมและเพื่อให้ผู้สัมภาษณ์พอใจ สิ่งที่พบก็คือทั้งที่พวกเขาเห็นว่าระบบรถโดยสารประจำทางดี แต่พวกเขาถึงอย่างไรพวกเขาก็ยังไม่เลือกใช้รถโดยสารประจำทาง

- เหตุผลหลักที่ทำให้ผู้ใช้รถโดยสารประเภทอื่นไม่หันมาใช้รถโดยสารประจำทางเนื่องมาจากปัจจัยหลัก 4 ประการดังนี้ (1) ความสะดวกสบายในการใช้รถโดยสาร ซึ่งรวมถึงรถโดยสารประจำทางไม่สามารถให้บริการจากหน้าประตูถึงหน้าประตูได้ (Door to Door Services) เขาต้องเดินไกล ขาดอิสระในการเดินทาง มีเส้นทางและช่วงเวลาในการให้บริการจำกัด (5.30-18.30 น.) (2) ความสม่ำเสมอในการให้บริการ ซึ่งรวมถึงรถโดยสารประจำทางมาไม่ตรงเวลา (3) ความปลอดภัยขณะ

โดยสาร เชาคิดว่ารถโดยสารประจำทางไม่ปลอดภัยเท่าที่ควร (4) การครอบครองยานพาหนะส่วนตัวแสดงถึงการมีสถานภาพทางสังคม

- ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารที่ให้บริการอยู่ในเมือง ในแง่ของระยะเวลาที่ใช้ในการเดิน ระยะเวลาที่ใช้ในการรอรถ และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับผู้โดยสารที่เดินทางมาจากชานเมือง ทั้งนี้เพราะว่าในเมืองมีรถโดยสารประจำทางผ่านหลายสาย ประกอบกับเป็นชุมชนหนาแน่นผ่านแหล่งธุรกิจ ส่วนชานเมืองมีรถโดยสารวิ่งผ่านไม่กี่สาย และเป็นชุมชนกระจัดกระจาย ผู้โดยสารเกือบจะทั้งหมดไม่มีการต่อรถ

6.1.3 ผู้ประกอบการ

- การให้บริการระบบรถโดยสารประจำทางในเมืองพิษณุโลก นับว่าประสบความสำเร็จพอสมควร อันเนื่องมาจากการเอาใจใส่ดูแลของผู้ประกอบการ การให้บริการความถี่สูงในสายที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก การที่รถโดยสารมีสภาพปลอดภัย สะอาด ค่าโดยสารราคาถูก ตลอดจนเวลาที่ใช้ในการรอรถโดยสาร เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ความสม่ำเสมอในการให้บริการ ความเร็วของรถโดยสาร ความแน่นของคนในรถ และความสะดวกสบายอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

- บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด เป็นผู้ประกอบการรายเดียว ทำให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้เดินทางให้ได้รับความสะดวกสบายอย่างดี เช่น จัดเส้นทางให้บริการเหมาะสม จัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศมาให้บริการ และจะมีบางเส้นทางที่ขาดทุน ก็ยังให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน แต่ทั้งนี้ต้องให้เอกชนดำเนินการเพื่อให้ดูแลอย่างทั่วถึง

- ค่าใช้จ่ายในการใช้รถโดยสารปรับอากาศและธรรมดาประมาณ 3.39 บาท/กม. และ 2.80 บาท/กม. ตามลำดับ และค่าใช้จ่ายในสำนักงานประมาณวันละ 1,121 บาท/คัน

- การดำเนินการขนส่งโดยรถโดยสารประจำทางในเมืองพิษณุโลก มีประสิทธิภาพและเป็นที่นิยมของผู้ใช้บริการนั้น โดยไม่จำเป็นต้องขาดทุนแต่ยังสามารถทำกำไรได้

6.2 ข้อเด่นข้อด้อยในการให้บริการระบบรถโดยสารประจำทาง

6.2.1 ข้อเด่น

- การที่มีเส้นทางให้บริการมีจำนวนมากและบางเส้นทางซ้ำซ้อนกัน ในกรณีที่ต้องรอรถนานหรือรถแน่น ผู้โดยสารสามารถใช้สายอื่นทดแทนได้

- ผู้ประกอบการเอาใจใส่ในการให้บริการ การรักษาเวลาในการปล่อยรถ การควบคุมดูแลพนักงาน การปรับเปลี่ยนหรือเพิ่มเส้นทางโดยคำนึงถึงความเหมาะสมและต้องการของประชาชน

- เมืองที่มีขนาดและสภาพสภาวะทางกายภาพของเมืองคล้ายคลึงกับเมืองพิษณุโลกสามารถนำระบบรถโดยสารประจำทางไปใช้เป็นแบบอย่าง

6.2.2 ข้อด้อย

- ระบบรถโดยสารสาธารณะยังไม่เป็นที่ยอมรับสำหรับผู้เดินทางที่มีฐานะและรายได้สูง ดังนั้นไม่ว่าจะทำให้ดีแค่ไหนก็ตามพวกเขาก็ไม่หันมาใช้

- เมืองพิษณุโลกเป็นเมืองเล็ก ดังนั้นผู้เดินทางจึงนิยมใช้รถส่วนตัวโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการใช้รถต่ำกว่า (คนทั่วไปจะคำนึงถึงเฉพาะค่าน้ำมัน) และมีความสะดวกสบายมากกว่า

6.3 ข้อจำกัดในการปรับปรุงโครงข่ายรถโดยสารประจำทาง

ในการเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงมีข้อจำกัดดังนี้

- แม่น้ำน่านและทางรถไฟสายเหนืออยู่กลางเมืองในแนวเหนือ-ใต้เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางในแนวตะวันตก-ตะวันออก การสร้างสะพานหรือสะพานลอยข้ามแม่น้ำและทางรถไฟจะต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง ดังนั้นความเจริญในเขตผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลกจึงเป็นมีทิศทางไปตามแนวเหนือ-ใต้มากกว่าในแนวตะวันตก-ตะวันออก

- ถนนในเขตเมืองพิษณุโลกโดยส่วนมากเป็นถนนแคบ อนุญาติให้มีการเดินรถทางเดียวหลายเส้นทาง ไม่สามารถขยายได้ทั้งสองข้างทางเนื่องมาจากมีการสร้างบ้านเรือน อีกทั้งมีการจอดรถสองข้างทางทำให้เกิดการสัญจรไม่สะดวก

- ตัวเมืองได้ขยายพื้นที่ออกไปรอบนอก ประชาชนได้มีการเข้าไปตั้งถิ่นฐานอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยหรือพื้นที่เกษตรกรรม เนื่องจากราคาที่ดินบริเวณนั้นยังมีราคาถูกอีกทั้งโครงข่ายถนน สาธารณูปโภคต่าง ๆยังไม่สามารถที่จะเข้าไปถึง การที่ประชาชนอยู่อย่างกระจัดกระจายทำให้รถโดยสารประจำทางไม่สามารถให้บริการได้ทั่วถึงโดยเฉพาะเขตพื้นที่ที่ขยายออกไปรอบนอก

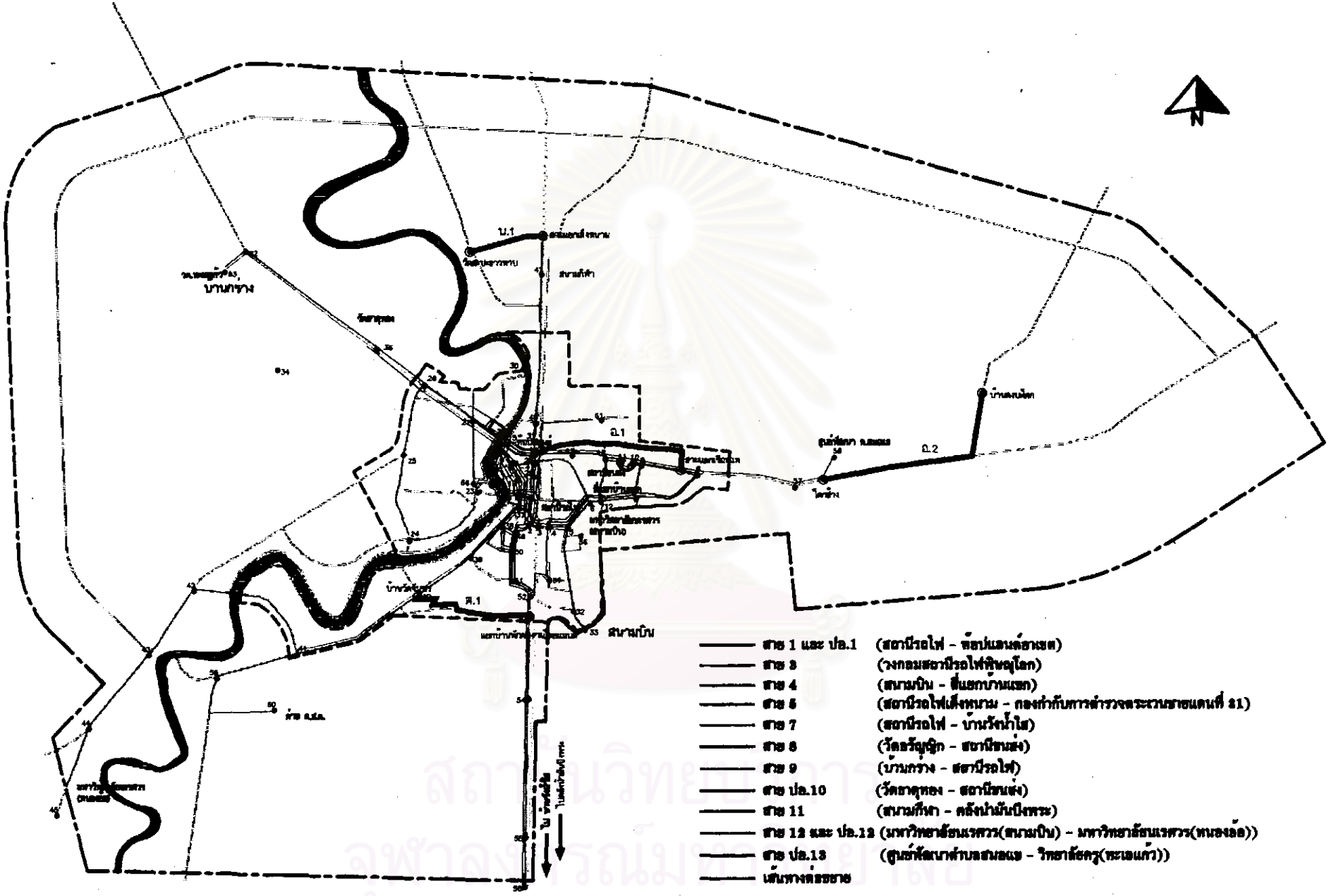
6.4 แนวทางในการดำเนินการระบบรถโดยสารประจำทางอย่างมีประสิทธิภาพ

- จัดเส้นทางให้บริการในชุมชนที่เกิดขึ้นใหม่ โดยพิจารณาชุมชนที่เกิดขึ้นใหม่จากการขยายตัวของเมืองดังแสดงในรูปที่ 3.2 เส้นทางที่ควรขยายการให้บริการเพิ่มซึ่งประกอบด้วย 4 เส้นทาง อันได้แก่

  (1) น.1 เป็นการขยายเส้นทางของสาย ปอ.11 จากวัดตะปะขาวหาบ-สามแยกเต็งหนาม โดยมีระยะทางประมาณ 0.9 กิโลเมตร
  (2) อ.1 เป็นการขยายเส้นทางของสาย 3 ท็อปแลนด์-สามแยกเรือนแพ โดยมีระยะทางประมาณ 1.5 กิโลเมตร
  (3) อ.2 เป็นการขยายเส้นทางของสาย ปอ.13 โคกช้าง-บ้านดงประโคก โดยมีระยะทางประมาณ 1.9 กิโลเมตร
  (4) ต.1 เป็นการขยายเส้นทางของสาย 5 บ้านวัดจันทร์-แยกบ้านพักคนงานไทยแลนด์ โดยมีระยะทางประมาณ 1.3 กิโลเมตร

  โดยรายละเอียดของเส้นทางดังกล่าวดังแสดงในรูปที่ 6.1

- เพิ่มจำนวนรถหรือปรับความถี่ให้เหมาะสมตามความจำนวนผู้ใช้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนและจัดให้ช่วงเวลาระหว่างคันรถไม่ควรเกิน 15 นาทีในสายที่มีผู้ใช้บริการจำนวนน้อย หรือเข้มงวดในการรักษาเวลาปล่อยรถให้เป็นไปตามตารางเวลาโดยเฉพาะสาย 4 8 12 9 7 และ 5 ตามลำดับ ซึ่งมีความถี่ที่ให้บริการต่ำกว่าความถี่จากตาราง



รูปที่ 6.1 แสดงเส้นทางต่อขยายเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองพิษณุโลก

- รักษาสภาพรถโดยสารให้อยู่ในระดับดี อันได้แก่ ดูแลรักษาสภาพตัวถัง สภาพเครื่องยนต์ ความสะอาด เป็นต้น
- ดูแลและจัดการเกี่ยวกับบุคลากรให้อยู่ในระดับดี อันได้แก่ มีการจัดอบรมมารยาทพนักงาน การให้รางวัลพนักงานดีเด่น การทำโทษปรับในกรณีที่พนักงานทำผิดวินัย เป็นต้น
- จัดให้มีพนักงานขับรถและพนักเก็บสตางค์สำรองในกรณีที่พนักงานไม่มาทำงานโดยไม่แจ้งให้ทราบล่วงหน้า
- ปรับปรุงป้ายรถโดยสารประจำทาง เช่น ปรับปรุงป้ายรถโดยสารให้มีความชัดเจนและเด่นชัด มีรายละเอียดเส้นทางที่ผ่าน ตารางเวลา และจัดตำแหน่งป้ายให้มีระยะห่างที่เหมาะสมและอยู่ใกล้แหล่งชุมชน เช่น สถานที่ราชการ โรงเรียน โรงพยาบาล ตลาด เพื่อสนองตอบความต้องการของผู้ใช้บริการ
- จัดตั้งหน่วยงานที่เป็นกิจลักษณะเพื่อรับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการ
- ควรมีการดูแลเพื่อไม่ให้รถรับจ้างที่ไม่ได้รับสัมปทานมาให้บริการทับเส้นทาง

ในการยกระดับคุณภาพการให้บริการจะต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการด้วย การปรับปรุงคุณภาพของการให้บริการให้ดีขึ้นจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ดังนั้นควรจะมีรายรับเพิ่มขึ้นด้วยจึงอาจต้องมีการปรับราคาค่าโดยสารให้เหมาะสม

6.5 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยต่อไป

สิ่งที่น่าสนใจในการศึกษาต่อไปจากการศึกษานี้ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ทำการศึกษาถึงการจัดระบบรถโดยสารประจำทางในปีอนาคตเพื่อรองปริมาณความต้องการในการเดินทางในปีอนาคต

- ทำการศึกษาถึงการจัดระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับปริมาณความต้องการในการเดินทางในปีอนาคต ถ้าระบบรถโดยสารประจำทางเพียงอย่างเดียวไม่เพียงพอต่อการตอบสนองปริมาณความต้องการการเดินทาง

6.6 ข้อคิดที่ได้จากงานวิจัย

ในการให้บริการระบบรถโดยสารประจำทาง ไม่ว่าจะทำดีอย่างไรก็ตามก็ไม่สามารถทำให้ผู้ใช้รถส่วนตัวหันมาใช้รถโดยสารประจำทาง นอกจากเหตุผลภายนอก อันได้แก่ ค่าจอดรถสูง ที่จอดรถไม่มี ค่าใช้จ่ายในการใช้รถสูงมาก รวมทั้งการเปลี่ยนทัศนคติของประชาชนทั่วไปให้มีการยอมรับต่อการใช้รถโดยสารประจำทาง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย