

บทที่ 4

การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

4.1 วิวัฒนาการของการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่

ในอดีตระบบรถโดยสารสาธารณะภายในเมืองเชียงใหม่ มีการให้บริการทั้งในรูปแบบการวิ่งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง แต่รถที่วิ่งประจำเส้นทางจำนวนมากต้องประสบกับปัญหา รายได้น้อยและปัญหาภาวะการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง จนผู้ประกอบการต้องเลิกกิจการไปในที่สุด ซึ่งในระยะเวลา 30 กว่าปีที่ผ่านมา ที่เมืองเชียงใหม่ได้มีระบบรถขนส่งสาธารณะให้บริการนั้น ได้มีผู้ประกอบการถึง 5 รายที่ได้รับสัมปทานเดินรถประจำทางในเขตเมือง แต่ในที่สุดก็ได้คืนเส้นทางสัมปทานไปเกือบทั้งหมด เหลือเพียงรถสองแถวแดงของสหกรณ์นครลานนาเดินรถที่ยังคงให้บริการในลักษณะ Share Taxi และรถประจำทางของบริษัทเอซีซี เรียวเอสเตทจำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่ทางทิศใต้ของเมืองเชียงใหม่ โดยได้สัมปทานเดินรถระหว่างหมู่บ้านขวัญเวียงและเขตเมืองเชียงใหม่เพียง 1 เส้นทาง ซึ่งรายละเอียดของการเดินรถตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน สรุปได้ดังนี้

ประมาณปี พ.ศ.2515 – 2519 บริษัทเฉลิมพลเดินรถจำกัด (รถเมล์ขาว) ได้ให้บริการเดินรถระหว่างอำเภอเมืองกับอำเภอรอบนอก และภายในพื้นที่เขตเมืองเป็นครั้งแรก

ปี พ.ศ.2521 สหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด ได้จดทะเบียนสัมปทานเส้นทางเดินรถเพื่อให้บริการรถสองแถวในเขตเมือง

ต่อมาในปี พ.ศ. 2522 บริษัทเชียงใหม่ไทยเดินรถจำกัด ได้ขอสัมปทานเดินรถประจำทาง 4 เส้นทาง โดยนำรถเมล์เหลืองมาให้บริการ เส้นทางที่ขอสัมปทานมีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางอยู่แต่ละด้านของเขตเมือง แต่บริษัทให้บริการเพียง 3 เส้นทางเท่านั้น เนื่องจากอีกเส้นทางไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน

ในปี พ.ศ. 2528 บริษัทเปรมประชาขนส่งจำกัด ซึ่งเดิมให้บริการในลักษณะระหว่างอำเภอเมืองกับอำเภอรอบนอกได้ขอสัมปทานเดินรถ 2 เส้นทางเพิ่มเติมภายในพื้นที่เขตเมือง ซึ่งเป็นเส้นทางในลักษณะสายรอบเมือง

ประมาณ พ.ศ. 2537 บริษัทเอซีซี เรียวเอสเตท จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่นอกเขตเมืองเชียงใหม่ ได้ขอสัมปทานเดินรถ 1 เส้นทาง โดยเดินรถระหว่างหมู่บ้านขวัญเวียงกับเขตเมืองเชียงใหม่

ต่อมาในปี พ.ศ. 2538 ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง ได้แก่ บริษัทเชียงใหม่ไทยเดินรถจำกัด(รถเมล์เหลือง)ซึ่งได้รับสัมปทาน 4 เส้นทาง และบริษัทเปรมประชาขนส่งจำกัด (รถเมล์แดง)ซึ่งได้รับสัมปทาน 2 เส้นทาง ได้ขอยกเลิกสัมปทานกับสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากประสบปัญหาขาดทุน โดยมีสาเหตุหลักคือไม่สามารถแข่งขันกับรถสองแถวของสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัดได้ ทำให้ต้องคืนสัมปทานในเส้นทางที่ประสบปัญหากับสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ (บุญส่ง สัตโยภาส,2544) เส้นทางให้บริการเดินรถประจำทางในพื้นที่เขตเมืองเชียงใหม่ มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 แสดงเส้นทางเดินรถประจำทางในพื้นที่เขตเมืองเชียงใหม่

หมายเลขเส้นทาง	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ผู้ประกอบการขนส่ง
1	หนองประทีป-เชิงดอย	16.5	บริษัท เชียงใหม่ไทยเดินรถ จำกัด
2	หนองหอย-ป.พัน7	11.5	บริษัท เชียงใหม่ไทยเดินรถ จำกัด
3	สถานีรถไฟ-ห้วยแก้ว	12.5	บริษัท เชียงใหม่ไทยเดินรถ จำกัด
4	สนามบินเชียงใหม่-ตลาดทรายแก้ว	12.5	บริษัท เชียงใหม่ไทยเดินรถ จำกัด
5	รอบคูเมืองเชียงใหม่	7	บริษัท เปรมประชาขนส่ง จำกัด
6	รอบคูเมืองเชียงใหม่ (วนซ้าย วนขวา)	33.4	บริษัท เปรมประชาขนส่ง จำกัด
10	หมู่บ้านขวัญเวียง-รอบเมืองเชียงใหม่	25.5	บริษัท เอซีซี เรียวเอสเตท จำกัด

ที่มา : คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

4.2 ระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ปัจจุบัน

ในปัจจุบัน รถขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่และเขตต่อเนื่องที่สำคัญ มี 2 ระบบ คือรถสองแถวแดงหรือรถโดยสารขนาดเล็ก และรถขนส่งประเภทอื่นๆ เช่นสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กตุ๊ก) สามล้อถีบ และรถหมู่บ้านขวัญเวียงเป็นต้น ซึ่งแต่ละระบบมีรายละเอียดดังนี้

4.2.1 รถสองแถวแดงหรือรถโดยสารขนาดเล็ก

4.2.1.1 ความเป็นมาของรถสองแถว

รถสองแถวแดงหรือรถโดยสารขนาดเล็ก มีบทบาทสำคัญอย่างมากในการให้บริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ ซึ่งรถประเภทนี้ได้เริ่มเกิดขึ้นในช่วงประมาณ 40 ปีก่อน ในขณะที่

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2497 บังคับใช้อยู่ หรือประมาณปี พ.ศ.2508 โดยผู้จำหน่ายรถในเมืองเชียงใหม่ได้ดัดแปลงรถบรรทุกขนาดเล็ก (800 ซีซี) หรือรถปิคอัพยี่ห้อ MAZDA มาดัดแปลงใส่ที่นั่งหลังคาวิ่งรับจ้างขนส่งผู้โดยสารทั่วไปในเขตเมืองเชียงใหม่ แต่อย่างไรก็ตามรถดังกล่าวยังเป็นรถโดยสารที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เพราะจดทะเบียนเป็นรถกระบะบรรทุกสาธารณะป้ายทะเบียนรถสีเหลือง ซึ่งอนุญาตให้ใช้เพื่อการขนส่งสินค้าเท่านั้น นอกจากนี้สภาพของรถและอุปกรณ์ต่างๆยังไม่ผ่านการรับรองคุณภาพจากวิศวกร จึงเกิดการเรียกร้องให้สำนักงานขนส่งจังหวัดจับกุมรถเหล่านี้ แต่ก็เกิดการชุมนุมประท้วงจากผู้ประกอบการอยู่เสมอเนื่องจากมีการนำรถมาดัดแปลงเป็นจำนวนมาก การดำเนินการรถสองแถวในยุคนั้นยังไม่มีหน่วยงานหรือองค์กรใดเข้ามาดูแลควบคุมรถประเภทนี้ และยังไม่มีการรวมตัวหรือจัดตั้งเป็นสหกรณ์ของรถสองแถวขึ้นมา โดยรถสองแถวที่วิ่งให้บริการในระยะสิบปีแรกนั้น มีจำนวนประมาณ 2,200 คัน โดยส่วนใหญ่รถประเภทนี้จะมีขนาดไม่เกิน 1000 CC. เป็นรถผิดกฎหมายหรือรถเถื่อนกว่าครึ่ง เพราะอนุญาตให้วิ่งเพื่อขนส่งสินค้าเท่านั้น

ต่อมาในปลายปีพ.ศ.2518 กรมการขนส่งทางบกได้มีประกาศให้มีการรวมกลุ่มรถสองแถวกันขึ้นมาในรูปองค์กรหรือสหกรณ์เดินรถ และกำหนดให้ต้องมีการให้สัมปทานเส้นทางเดินรถ โดยการอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบกพร้อมกับสำนักงานขนส่งจังหวัด เพื่อควบคุมจำนวนรถสองแถว และเพื่อให้เป็นรถยนต์โดยสารประจำทางตามกฎหมาย ทำให้ในปี พ.ศ.2521 ได้มีการรวมกลุ่มรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จัดตั้งสหกรณ์บริการ เพื่อขอจดทะเบียนสัมปทานเส้นทางเดินรถกับกรมการขนส่งทางบก เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2521 ภายใต้ชื่อสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด

อย่างไรก็ตาม มีผู้ประกอบการจำนวนมากที่ไม่เห็นด้วยกับการเดินรถตามเส้นทางที่ได้สัมปทานดังกล่าว เนื่องจากบางเส้นทางมีผู้โดยสารขึ้นน้อยทำให้ผู้ประกอบการขาดทุน จึงเกิดการนำรถมาวิ่งให้บริการนอกเส้นทางโดยผิดกฎหมาย ทำให้ในปี พ.ศ. 2522 ทางตำรวจได้เข้มงวดกับการรับจดทะเบียนรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่และห้ามรถสองแถวจดทะเบียนประเภทรถกระบะบรรทุกสาธารณะอีกต่อไป โดยกำหนดให้รถสองแถวทุกคันต้องเป็นสมาชิกของสหกรณ์ใดสหกรณ์หนึ่งหรือเป็นสมาชิกของบริษัทรถที่ได้รับสัมปทานเส้นทางวิ่ง (ชิตชัย อังคะไวมงคล,2535)

ในปีพ.ศ.2525 สหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด ได้เส้นทางสัมปทาน 4 เส้นทางปี พ.ศ. 2528 ได้ 12 เส้นทาง และในปัจจุบันในปี พ.ศ.2548 มีจำนวนทั้งสิ้น 32 เส้นทาง โดยมีเส้นทางรับส่งผู้โดยสารภายในเขตเมืองเชียงใหม่ และรถสองแถวทุกคันได้เป็นสมาชิกของสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด มีผู้ประกอบการสองแถวแดงเป็นสมาชิกประมาณ 2,800 คน และถือเป็นสหกรณ์ประเภท"สหกรณ์บริการ" ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย มีเงินหมุนเวียนประมาณปีละ 10 ล้านบาท สมาชิกทุกคนต้องเสียเงินบำรุงสหกรณ์ 200 บาท/เดือน โดยมีสำนักงานตั้งอยู่ที่ 220/5 ถ.วัวลาย ต.หายยา อ.เมือง จ.เชียงใหม่ ภารกิจของสหกรณ์ได้แก่ ควบคุมดูแลสมาชิกรถสองแถว จัดหา

น้ำมัน น้ำมันเครื่อง และอะไหล่รถราคาถูกให้กับสมาชิก ให้สมาชิกกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ถูกลง และให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดข้อพิพาทของสมาชิก

นอกจากนี้ในปัจจุบันยังมีสหกรณ์เดินรถ ที่ให้บริการรถสองแถววิ่งประจำทางระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับอำเภอรอบนอกอีก 2 สหกรณ์และ 1 บริษัท ได้แก่สหกรณ์สันกำแพงเดินรถจำกัด (รถขาว) วิ่งระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่-สันกำแพง-แม่แตง-ดอยสะเก็ด (แม่ก๊ะ) และสหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถจำกัด (รถเหลือง) วิ่งระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่-แมริม-ดอยสะเก็ด-จอมทองและบริษัทร่มหลวงจำกัด (รถสองแถวเขียว) วิ่งระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่-แม่ใจ สายเก่าและสายใหม่

4.2.1.2 ลักษณะของรถสองแถว



รูปที่ 4.1 รถสองแถวแดงหรือรถโดยสารขนาดเล็ก

ประเภทของยานพาหนะที่นำมาใช้เป็นรถสองแถวที่ให้บริการในเมืองเชียงใหม่ จะมีตัวรถเป็นสีแดง ส่วนใหญ่จะเป็นรถบรรทุกขนาดเล็ก เช่น MAZDA หรือ DAIHATSU โดยนำมาดัดแปลงใส่ที่นั่งด้านหลังซึ่งจะมีเบาะนั่งยาวตลอดทั้งสองแถว ผู้โดยสารสามารถนั่งได้แถวละ 5 – 6 คน และรถจะสามารถจุผู้โดยสารด้านหลังได้ทั้งหมดไม่เกิน 11 คน ตัวรถจะมีทางขึ้นลงด้านหลัง และมีชั้นสำหรับใส่ของหรือสัมภาระอยู่บนหลังคา นอกจากนี้รถสองแถวยังมีที่นั่งด้านหน้าสำหรับผู้ขับและผู้โดยสารอีกสองคน

ส่วนรถสองแถวที่วิ่งประจำทางระหว่างตัวเมืองกับอำเภอรอบนอก จะมีลักษณะคล้ายกับรถสองแถวที่วิ่งให้บริการในตัวเมืองเชียงใหม่ แต่จะมีป้ายบอกชื่อเส้นทางบริเวณหลังคารถด้านหน้าซึ่งจะสามารถสังเกตเห็นได้ชัดเจน โดยสีของตัวรถจะมีลักษณะแตกต่างกันไปตามเส้นทางและสหกรณ์เดินรถ เช่น สหกรณ์สันกำแพงเดินรถจำกัดจะมีตัวรถเป็นสีขาว วิ่งให้บริการระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับอำเภอสันกำแพงและดอยสะเก็ด และสหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถจำกัดจะมี

ตัวรถเป็นสีเหลือง วังระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับอำเภอแมริม แม่แตง และจอมทอง เป็นต้น รูปที่ 4.2 แสดงรถสองแถวประจำทางระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับอำเภอแมริม ซึ่งมีคิวรถอยู่บริเวณตลาดวโรรส และรูปที่ 4.3 แสดงรถสองแถวประจำทางระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่กับอำเภอจอมทอง มีคิวรถสองแถวอยู่บริเวณตลาดประตูเชียงใหม่



รูปที่ 4.2 รถเชียงใหม่ - แมริม



รูปที่ 4.3 รถเชียงใหม่ - จอมทอง

4.2.1.3 ลักษณะการให้บริการของรถสองแถว

ตามข้อมูลการจดทะเบียนรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ พบว่ารถสองแถวแดงของสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด มีทั้งหมดประมาณ 2,800 คัน ลักษณะการให้บริการจะแบ่งได้ 2 ประเภท คือ รถที่ให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทางและแบบประจำเส้นทาง แต่รถสองแถวแดงที่วิ่งประจำเส้นทางสามารถให้บริการแบบไม่เป็นเส้นทางได้ระหว่างรอคิว

การให้บริการของรถสองแถวแดงส่วนใหญ่ จะวิ่งวนรับผู้โดยสารในลักษณะของรถแท็กซี่ (Shared Taxi) ที่มีจุดปลายทางตามความต้องการของผู้โดยสาร และสามารถรับผู้โดยสารตามเส้นทางที่เดินรถผ่านไปเรื่อยๆ อย่างไม่จำกัดภายในเขตเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะพื้นที่ภายในวงแหวนรอบใน ซึ่งพื้นที่ให้บริการที่สำคัญได้แก่ แหล่งรวมกิจกรรมที่สำคัญเช่น ตลาดวโรรส ตลาดประตูเชียงใหม่ ย่านถนนสายสำคัญ เช่น ถนนท่าแพ ถนนช้างคลาน ถนนห้วยแก้ว และถนนสุเทพ ศูนย์การค้าขนาดใหญ่เช่นเซ็นทรัลลาดสวนแก้ว, เซ็นทรัลแอร์พอร์ต และสถานีขนส่ง ได้แก่ สถานีขนส่งช้างเผือก, สถานีขนส่งอาเขต และสถานีรถไฟ เป็นต้น นอกจากนี้ รถสองแถวยังมีการให้บริการแบบรับจ้างเหมาแก่นักท่องเที่ยว ในการเที่ยวชมสถานที่สำคัญต่างๆของจังหวัดเชียงใหม่ เช่น ดอยอินทนนท์ น้ำตกแม่สา ปางช้างแม่สา ดอยอ่างขาง เป็นต้น และบางคันยังมีการให้บริการทั่วภาคเหนือ โดยเฉพาะการเที่ยวชมทุ่งดอกบัวตองในเทศกาลดอกบัวตองบานของจังหวัดแม่ฮ่องสอนที่จะจัดขึ้นทุกปีประมาณเดือนพฤศจิกายน-มกราคม ในช่วงฤดูหนาว และการท่องเที่ยวยังสถานที่ท่องเที่ยวอื่นๆในจังหวัดเชียงใหม่ พะเยา ลำพูน ลำปาง แพร่ น่าน เป็นต้น

สำหรับค่าโดยสารของรถสองแถวปกติที่วิ่งภายในเมืองจะคิดในราคา 10 บาทต่อหนึ่งเที่ยว แต่สำหรับนักเรียนนักศึกษาในเครื่องบินจะคิดค่าโดยสารในอัตรา 5-8 บาทตามระยะทาง

(ยกเว้นการให้บริการนักศึกษาที่ขึ้น-ลงภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่จะคิดค่าบริการ 2 บาท) และถ้าข้ามแม่น้ำปิงลงมาทางด้านตะวันออกของเมือง ค่าโดยสารจะขึ้นอยู่กับการตกลงระหว่างผู้โดยสารกับคนขับรถ ซึ่งอัตราค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้น ประมาณ 20-100 บาท และขึ้นอยู่กับการต่อรองว่าจะเหมาไปคนเดียวหรือยอมให้คนขับรับผู้โดยสารตามทาง อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติถึงแม้เป็นการให้บริการภายในพื้นที่ ถ้าเป็นระยะทางไกลก็จะตกลงราคากันก่อน แต่ในเวลากลางคืนหลังสี่ทุ่มไปแล้วค่าโดยสารอาจมีการปรับราคาสูงขึ้นหรือเป็นแบบเหมาจ่าย เนื่องจากมีจำนวนผู้โดยสารและรถสองแถวน้อย นอกจากนี้เมื่อเดินทางไปยังพื้นที่รอบนอก(นอกเขตเทศบาล) อัตราค่าโดยสารจะอยู่ที่ประมาณ 100-200 บาท

โดยปกติรถสองแถวจะมีคนขับเพียงคนเดียวไม่มีกระบ่ารถ ส่วนค่าโดยสารจะจ่ายเมื่อผู้โดยสารลงจากรถ ทำให้เกิดการจรรยาบรรณที่ดีหากมีการตกลงราคาระหว่างผู้โดยสารกับคนขับรถเป็นเวลานาน จากการสำรวจภาคสนามพบว่า รถสองแถวมีความจุผู้โดยสารค่อนข้างต่ำ เนื่องจากให้บริการในระยะทางสั้นๆและมีจำนวนรถสองแถวที่วิ่งให้บริการมาก ทำให้บางครั้งค่าโดยสารของรถสองแถวสูงกว่าค่าโดยสารของรถประจำทางที่วิ่งมาจากอำเภอรอบนอก ซึ่งวิ่งในระยะทางที่ไกลกว่าแต่มีความจุผู้โดยสารสูงกว่าทำให้ค่าโดยสารถูกลง เช่นรถสองแถวที่วิ่งให้บริการระหว่างเมืองเชียงใหม่กับอำเภอสันกำแพง จะคิดค่าโดยสารในราคา 6 -10 บาทตามระยะทางที่โดยสาร โดยจะมีระยะทางวิ่งทั้งหมดจนถึงท่ารถปลายทางประมาณ 13 กิโลเมตร ส่วนรถสองแถวระหว่างเมืองเชียงใหม่กับจังหวัดลำพูน จะคิดค่าโดยสารในราคา 6-12 บาทตามระยะทาง โดยจะมีระยะทางวิ่งทั้งหมดจนถึงท่ารถปลายทางในตัวเมืองจังหวัดลำพูนประมาณ 20 กิโลเมตร เป็นต้น แต่เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารของรถสองแถวกับรถสามล้อเครื่องหรือสามล้อถีบ ที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ ผู้โดยสารรถสองแถวจะเสียค่าโดยสารถูกกว่าเมื่อเดินทางในระยะทางเท่าๆกัน และยังมีความสะดวกและสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากกว่า

4.2.1.3.1 เส้นทางหรือพื้นที่ให้บริการของรถสองแถว

ตามระเบียบของทางราชการ สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด ได้รับอนุมัติให้จัดการเดินรถตามเส้นทางที่กรมการขนส่งทางบกได้อนุมัติให้ 32 เส้นทาง ดังแสดงในตารางที่ 4.2 แต่ในทางปฏิบัติไม่มีรถสองแถวที่วิ่งแบบประจำเส้นทางในเส้นทางดังกล่าว แต่จะวิ่งให้บริการในระยะทางสั้นๆ และรับ-ส่งผู้โดยสารได้ทุกๆเส้นทางในเขตเมืองเชียงใหม่ ไม่มีเส้นทางเดินรถและระยะเวลาเดินรถที่แน่นอน เนื่องจากประสบปัญหาการขาดทุน และไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายและค่าน้ำมัน อีกทั้งบางเส้นทางมีผู้โดยสารน้อยเนื่องจากไม่ผ่านย่านที่อยู่อาศัย หรือสถานที่ดึงดูดการจราจรต่างๆ

หรือมีการวิ่งทับเส้นทางกับรถโดยสารประจำทางที่มาจากต่างอำเภอ สำหรับเส้นทางของรถสองแถวที่ได้รับสัมปทานจากกรมการขนส่งทางบก มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.2 แสดงเส้นทางเดินรถประจำทางของสหกรณ์นครลานนา ที่ได้รับอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบก จำนวน 32 เส้นทาง

ลำดับ	สายที่	เลขที่ใบอนุญาตประกอบกิจการ	วันสิ้นสุดอายุ	ชื่อเส้นทาง และช่วงการเดินรถ	ระยะทาง (กม.)
1	50218	ขม.1/2543	4 สค. 48	เชียงใหม่-บ้านต้นผึ้ง	15
2	52019	ขม.8/2544	23 ธค. 49	หนองประทีป-มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	8
3	52020	ขม.2/2544	23 ธค. 49	ศาลคดีเด็กและเยาวชน-ตลาดเทศบาล, ตลาดหนองหอย, เชียงดอย	13
4	52021	ขม.3/2544	23 ธค. 49	บ้านสันผีเสื้อ-ตลาดเทศบาล	15
5	52022	ขม.4/2544	23 ธค. 49	ตลาดศรีนครพิงค์-มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	14
6	52023	ขม.5/2544	23 ธค. 49	ศาลากลางใหม่-ตันตราภรณ์ (ข้างเมือก), ตลาดต้นพยอม	12
7	52024	ขม.6/2544	23 ธค. 49	ประตูข้างเมือก-บ้านแม่ว, เชียงใหม่แลนด์	25
8	52025	ขม.7/2544	23 ธค. 49	ตลาดปากกล้วย-โรงเรียนคำเที่ยง	12
9	52026	ขม.1/2544	23 ธค. 49	วังสิงห์คำใต้-บ้านดอนแก้ว	12
10	52027	ขม.2/2543	4 สค. 48	เชียงใหม่-บ้านบวกรก-บ้านดอนแก้ว	14
11	52028	ขม.3/2543	4 สค. 48	เชียงใหม่-บ้านเกาะกลาง-บ้านดอนแก้ว	14
12	52029	ขม.4/2543	4 สค. 48	เชียงใหม่-สารภี-บ้านสันทรายมawangค์, บ้านท่าต้นแก้ว	20
13	52032	ขม.2/2545	10 สค. 50	หนองประทีป-ตลาดสันป่าเลียง	7
14	52033	ขม.3/2545	10 สค. 50	หนองประทีป-ศูนย์วัฒนธรรม	7
15	52034	ขม.4/2545	10 สค. 50	บ้านสันผีเสื้อ-โรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย ก.ข.	12
16	52035	ขม.5/2545	10 สค. 50	ตลาดศรีนครพิงค์-โพธาราม ซอย 1	8
17	52036	ขม.6/2545	10 สค. 50	ตลาดศรีนครพิงค์-ศูนย์วัฒนธรรม	8
18	52037	ขม.7/2545	10 สค. 50	ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่-วัดป่าแดด	24
19	52038	ขม.8/2545	10 สค. 50	ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่-มหาวิทยาลัยพายัพ	13

20	52039	ขม.9/2545	10 สค. 50	ประตูช้างเผือก-รอบคูเมืองด้านใน	7
21	52040	ขม.10/2545	10 สค. 50	โรงเรียนพยาบาลวิฑฒาลัย-มหาวิทยาลัยพายัพ	7
22	52041	ขม.11/2545	10 สค. 50	ตลาดปากกล้วย-สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัด เชียงใหม่แห่งที่ 2 (อาเขต)	13
23	52042	ขม.12/2545	10 สค. 50	วังสิงห์คำใต้-อนุสาวรีย์ครูบาศรีวิชัย	19
24	52043	ขม.5/2543	28 พค. 48	เชียงใหม่ (ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขแม่ปิง)- บ้านต้นโชคหลวง	14
25	52044	ขม.6/2543	13 กย. 48	ตลาดทิพย์เนตร-กฤษดาซอย	23
26	52045	ขม.7/2543	28 พค. 48	สนามม้าเชียงใหม่-สวนสัตว์เชียงใหม่	7
27	52046	ขม.8/2543	28 พค. 48	สนามม้าเชียงใหม่-ตลาดวโรรส	9.5
28	52047	ขม.9/2543	28 พค. 48	สนามม้าเชียงใหม่-ตลาดทรายแก้ว	10
29	52048	ขม.10/2543	28 พค. 48	สถานีรถไฟ-ตลาดสันทรายหลวง	13
30	52056	ขม.1/2546	19 สค. 51	สถานีขนส่งผู้โดยสารผู้โดยสารจังหวัด เชียงใหม่ แห่งที่ 2(อาเขต)-บ้านดง	28
31	2329	ขม.4/2546	4 พย. 53	เชียงใหม่-บ้านท่าวังพร้าว	48
32	2381	ขม.2/2545	21 กค. 52	เชียงใหม่-บ้านน้ำบ่อหลวง-วัดห้วยไทรงาม	37

ที่มา : สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด พ.ศ.2548

เมื่อพิจารณาเส้นทางเดินรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ทั้ง 32 เส้นทาง จะพบว่า ครอบคลุมพื้นที่เขตเมืองเชียงใหม่ทั้งหมด บางเส้นทางจะให้บริการครอบคลุมถึงชุมชนรอบนอกหรืออำเภอใกล้เคียง เช่น บ้านต้นผึ้ง, บ้านแม่ว, บ้านดอนแก้ว, บ้านบวกครก, บ้านเกาะกลาง, บ้านสันทราย, มหาวงศ์, บ้านท่าตันกว่าว, ตลาดทรายแก้ว, ตลาดสันทรายหลวง, บ้านดง, อำเภอเชียงดาว, บ้านท่าวังพร้าว, บ้านปากกล้วย, บ้านสันผีเสื้อ และบ้านน้ำบ่อหลวง เป็นต้น

ถึงแม้ว่ารถสองแถวที่วิ่งให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่จะมีเส้นทางเดินรถที่ได้รับสัมปทานตั้งแต่เริ่มมีพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แล้ว แต่มีผู้ประกอบการจำนวนมากที่ไม่เห็นด้วยกับข้อกำหนดการเดินรถตามเส้นทางที่ได้สัมปทานดังกล่าว เนื่องจากบางเส้นทางไม่มีผู้โดยสารขึ้นมากนักทำให้รายได้น้อย และเกิดภาวะการขาดทุน จึงได้หลีกเลี่ยงการเดินรถประจำทางและนำรถมาวิ่งให้บริการนอกเส้นทางโดยผิดกฎหมาย เมื่อถูกบังคับให้เดินรถตามเส้นทางจึงได้รวมตัวกันประท้วงปิดถนน ซึ่งได้ก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนเป็นอย่างมาก ทำให้ภายหลังได้มีการผ่อนปรนให้เดินรถได้อย่างอิสระภายในเขตเมืองเชียงใหม่จนถึงปัจจุบัน ซึ่งจากการสอบถาม

ผู้ประกอบการบางรายถึงสาเหตุที่ไม่เห็นด้วยกับการนำรถมาวิ่งประจำเส้นทางเนื่องจาก เห็นว่าการเดินรถสองแถวแบบอิสระได้มีมานานแล้ว ตั้งแต่ครั้งแรกที่มีการนำรถสองแถวเข้ามาให้บริการภายในเขตเมืองเชียงใหม่ นอกจากนี้ยังเห็นว่าถนนในเมืองเชียงใหม่มีขนาดเล็กและมีชอยมาก ทำให้การเดินทางภายในตรอกซอกซอยส่วนใหญ่อาจไม่มีเส้นทางวิ่งของรถประจำทาง หรืออาจต้องต่อรถหลายเที่ยว ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นการให้บริการของรถสองแถวในลักษณะนี้จึงเป็นที่นิยมและสร้างความพอใจของประชาชนเป็นอย่างมาก เนื่องจากรถสองแถวเป็นการให้บริการที่เน้นการให้ความสะดวกสบายกับผู้โดยสาร ในการเดินทางจากต้นทางถึงปลายทาง (door – to – door) และให้บริการด้วยความถี่สูง

การให้บริการรถสองแถวในลักษณะดังกล่าว เส้นทางที่ผู้ขับรถสองแถวรับผู้โดยสารจะขึ้นอยู่กับเส้นทางที่ผู้โดยสารคนแรกต้องการจะไป และผู้ขับรถอาจมีการหยุดรับผู้โดยสารคนต่อไปที่มีเส้นทางเดียวกันระหว่างทางที่ผ่าน และจะหาผู้โดยสารคนอื่นๆ ในระหว่างทางนั้นต่อไป

จากการสังเกตพบว่า รถสองแถวแดงมักจะกระจุกตัวมากเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณถนนสายสำคัญที่เป็นจุดเปลี่ยนการเดินทาง เช่นบริเวณใกล้สี่แยกเชิงสะพานนวรัฐบนถนนท่าแพ ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นเส้นทางที่นำการสัญจรจากบริเวณรอบนอกเข้าสู่ตัวเมืองเชียงใหม่ โดยจะมีรถสองแถวที่วิ่งจากอำเภอรอบนอกตัวเมืองมาวิ่งส่งผู้โดยสาร เช่นรถสองแถวจากอำเภอสันกำแพง ดอยสะเก็ด และรถสองแถวจากจังหวัดลำพูน เป็นต้น นอกจากนี้บริเวณตลาดประตูเชียงใหม่ ยังมีรถสองแถวกระจุกตัวให้บริการจำนวนมากเช่นเดียวกัน เนื่องจากเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางของผู้ที่สัญจรมาจากอำเภอทางทิศใต้ของเมืองและเป็นย่านการค้าที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่ ทำให้มีคิวรถสองแถวรอบนอก ที่วิ่งระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่-หางดง, สันป่าตอง และจอมทอง คอยให้บริการอยู่เป็นจำนวนมาก ส่วนจุดเปลี่ยนการเดินทางที่สำคัญบริเวณสถานีขนส่งอาเขต จะเป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารซึ่งเป็นจุดปลายทางของรถที่วิ่งระหว่างจังหวัดต่างๆ เข้ามายังเมืองเชียงใหม่ จึงมีรถสองแถวที่ให้บริการกระจุกตัวอยู่จำนวนมากเช่นกัน

สำหรับบริเวณตลาดสดและห้างสรรพสินค้า ถือเป็นสถานที่ซึ่งรถสองแถวนิยมรอให้บริการมากอีกบริเวณหนึ่ง โดยเฉพาะบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลภาคสวนแก้ว และตลาดวโรรส ซึ่งเป็นย่านการค้าที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่และมีผู้โดยสารนิยมเดินทางไปจำนวนมากนอกจากนี้ตลาดวโรรสยังเป็นท่าจอดรถสองแถวที่วิ่งระหว่างเมืองเชียงใหม่กับอำเภอรอบนอก เช่น แมริม แม่ใจ สันกำแพง ดอยสะเก็ด และจังหวัดลำพูน เป็นต้น

ถึงแม้ว่ารถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ส่วนใหญ่ จะวิ่งให้บริการได้อย่างอิสระในลักษณะไม่ประจำเส้นทางแล้ว แต่ก็มีรถสองแถวแดงบางส่วนที่มีการรวมกลุ่มจัดตั้งคิวรถสองแถวกันขึ้นมา และให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารโดยมีต้นทางที่แน่นอน ซึ่งรายละเอียดจะกล่าวในหัวข้อต่อไป

4.2.1.3.2 ลักษณะคิวของรถสองแถว

รถโดยสารที่ให้บริการในเขตเมืองหรือรถสองแถวแดง ส่วนใหญ่เป็นรถที่ไม่สังกัดคิว แต่จะมีบางส่วนประมาณ 30% มีการรวมกลุ่มกันเป็นคิว คิวรถเกือบทั้งหมดเป็นคิวที่มีแต่จุดเริ่มต้นการเดินทาง (Origin) แต่จุดปลายทาง (Destination) จะขึ้นอยู่กับผู้โดยสาร

คิวรถสองแถวจะมีหัวหน้าคิวควบคุมอยู่ และหัวหน้าคิวจะทำหน้าที่เก็บเงินค่าคิวรถกับคนขึ้นแต่ละคนในการนำรถออกจากคิวแต่ละครั้ง สำหรับการปล่อยรถจากคิวแต่ละครั้งจะมีการปล่อยรถตามเวลาที่แน่นอน หรือหากมีผู้โดยสารเต็มอาจออกเร็วก่อนเวลาได้ หรืออาจขึ้นอยู่กับผู้โดยสารที่ต้องการให้รถออก หากไม่ต้องการรอผู้โดยสารคนอื่นก็ต้องเหมาไปในราคาตามระยะทางที่ได้กำหนดไว้ โดยจะเสียค่าใช้จ่ายสูงขึ้น

ในปัจจุบันมีจำนวนเส้นทางคิวรถสองแถว 20 เส้นทาง ช่วงเวลาที่ให้บริการจะเริ่มตั้งแต่เวลาประมาณ 6.00 ถึง 19.00 น. โดยจะแตกต่างกันไปในแต่ละคิว และมีการคิดราคาค่าโดยสารตามระยะทาง จากการสอบถามผู้ประกอบการรถสองแถวพบว่า รายได้ของรถคิวจะสูงกว่าผู้ขับรถสองแถวที่วิ่งไม่ประจำทางเล็กน้อย อย่างไรก็ตามสำหรับรถคิวนั้น ในขณะที่รถคิวสามารถออกไปให้บริการแบบแท็กซี่ (รถวน) ได้

สำหรับค่าคิวจะมีราคาอยู่ระหว่าง 5,000 – 30,000 บาท ขึ้นอยู่กับที่ตั้งของคิวมีผู้โดยสารมากน้อยเพียงใดและในคิวมีสมาชิกอยู่จำนวนเท่าใด การรวมกลุ่มกันเป็นคิวต่างๆ ทำให้เกิดผลประโยชน์ในคิวนั้นๆ โดยเริ่มแรกสมาชิกในกลุ่มที่มารวมกันจะตกลงกันจำกัดจำนวนสมาชิกในคิว ทำให้ผู้ที่ต้องการมาร่วมให้บริการใหม่ไม่สามารถเข้ามาได้ เมื่อสมาชิกคนใดต้องการออกจากกลุ่มก็สามารถขอยกสิทธิ์การเข้าร่วมกลุ่มแก่ผู้ที่ต้องการเข้ากลุ่ม โดยค่าคิวจะไม่กำหนดตายตัวว่าราคาเท่าใดขึ้นอยู่กับความพอใจของผู้ขายและผู้ซื้อ และพบว่าค่าคิวมีค่าขึ้นลงตามสภาวะเศรษฐกิจ แต่บางคิวจะตกลงกันในกลุ่มโดยกำหนดว่าถ้าสมาชิกในกลุ่มต้องการออกจากกลุ่มจะต้องไม่มีการรับสมาชิกใหม่ทำให้คิวประเภทนี้ไม่มีค่าคิว จากการสำรวจราคาคิวของคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สามารถแยกเป็นคิวต่างๆได้ดังนี้

ตารางที่ 4.3 ราคาคิวโดยประมาณของรถสองแถวแดง

ตำแหน่ง	ราคาคิวโดยประมาณ (บาท)
ด้านหน้ามหาวิทยาลัยเชียงใหม่	15,000
ภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่	10,000
โรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่	10,000
วัดพระสิงห์	10,000

สุสานหายยา	ไม่ขายคิว
โรงเรียนคำเที่ยง	5,000-10,000
ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า	15,000
ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดสวนแก้ว	20,000
สถานีรถไฟ	8,000
สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 (อาเขต)	15,000-30,000
ตลาดต้นพยอม	15,000
สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1 (ข้างเมือก)	ไม่ขายคิว
ประตูข้างเมือก	ไม่ขายคิว
ตลาดเทศบาล	5,000
ตลาดวโรรส	5,000

ที่มา : คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ พ.ศ. 2544

จากตารางดังกล่าวจะเห็นว่า คิวรถสองแถวบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 (อาเขต) จะมีราคาคิวสูงที่สุด (15,000-30,000 บาท) เนื่องจากเป็นสถานีขนส่งซึ่งเป็นจุดปลายทางของรถที่วิ่งระหว่างจังหวัดต่างๆเข้ามายังเมืองเชียงใหม่ ทำให้มีประชาชนนิยมใช้บริการจำนวนมาก รวมถึงคิวรถสองแถวบริเวณหน้าสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดสวนแก้ว ถือเป็นอีกบริเวณหนึ่งที่มีการขายคิวในราคาแพง เนื่องจากเป็นห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ที่มีคนนิยมมาจับจ่ายซื้อสินค้ามากเช่นกัน

จากการศึกษาของสถานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2546 พบว่าจำนวนรถสองแถวแดงที่สังกัดสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด ประมาณ 2,800 คันนั้น มีรถที่สังกัดคิว 804 คัน จำนวน 20 คิว ดังแสดงในตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 แสดงรายชื่อคิว จำนวนรถในสังกัดคิว และพื้นที่ให้บริการของรถสองแถวสีล้อแดง

ชื่อคิว	จำนวนรถในคิว (คัน)	วิ่งถึงปลายทาง
1. สถานีขนส่งอาเขต - วิ่งเข้าเมือง	109	เขตเทศบาล-ชานเมือง
2. สถานีรถไฟ - วิ่งเข้าเมือง	60	เขตเทศบาล-ชานเมือง
3. สถานีขนส่งข้างเมือก - วิ่งเข้าเมือง	30	เขตเทศบาล-ชานเมือง
4. คิวโรงแรมศรีประกาศ - วิ่งเข้าเมือง	10	เขตเทศบาล-ชานเมือง
5. คิวหนองไคร้	20	หนองไคร้ อ.สันทราย
6. คิวบ้านพญาชมพู - โรงเรียนคำเที่ยง	50	พญาชมพู อ.สารภี
7. คิวบ้านสันทรายมหาวงศ์ - โรงเรียนคำเที่ยง	40	สันทรายมหาวงษ์ อ.สารภี
8. คิวบ้านปากกล้วย - โรงเรียนคำเที่ยง	30	ปากกล้วย อ.สารภี
9. รพ. แม่และเด็ก - วิ่งเข้าเมือง	20	เขตเทศบาล
10. ม.พายัพ - วิ่งเข้าเมือง	15	เขตเทศบาล

11. โรงพยาบาลมหาราช – วังเข้าเมือง	70	เขตเทศบาล
12. คิวสวนรุษชาติ – ดอยสุเทพ	50	เขตเทศบาล, ดอยสุเทพ
13. ข.ส.ม.ช. ม.เชียงใหม่	60	เขตเทศบาล
14. ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า	30	เขตเทศบาล
15. ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลกาสด่วนแก้ว	40	เขตเทศบาล
16. น้ำบ่อหลวง อ.สันป่าตอง	60	น้ำบ่อหลวง อ.สันป่าตอง
17. คิวประตูช้างเผือก – ดอยสุเทพ	20	เขตเทศบาล, ดอยสุเทพ
18. หน้าสวนสัตว์เชียงใหม่ – ดอยสุเทพ	30	เขตเทศบาล, ดอยสุเทพ
19. หน้าอนุสาวรีย์ครูบาศรีวิชัย – ดอยสุเทพ	20	เขตเทศบาล, ดอยสุเทพ
20. ท่าวังพร้าว	40	เขตเทศบาล-ท่าวังพร้าว อ.สันป่าตอง
รวม	804	

ที่มา: สถานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ พ.ศ.2547

จากตารางข้างต้นจะเห็นว่า มีรถสองแถวที่สังกัดคิวประมาณ 804 คัน หรือคิดเป็น 30% ของจำนวนรถสองแถวทั้งหมดที่วิ่งให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ ส่วนที่เหลืออีก 70% เป็นรถสองแถวที่ให้บริการไม่ประจำเส้นทางหรือวิ่งวนในตัวเมืองประมาณ 2,000 คัน สำหรับคิวรถทั้ง 20 คิวสามารถแบ่งการให้บริการได้ 4 ประเภท คือ

1. คิวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่ - ชานเมืองและชุมชนรอบนอก มีจำนวน 250 คัน ประกอบด้วยคิวโรงแรมศรีประกาศ-วังเข้าเมือง, คิวหนองไค้, คิวบ้านพญาขมภู-โรงเรียนคำเที่ยง, คิวบ้านสันทรายมหาราช-โรงเรียนคำเที่ยง, คิวบ้านปากกล้วย-โรงเรียนคำเที่ยง, คิวน้ำบ่อหลวง อ.สันป่าตอง และคิวท่าวังพร้าว โดยแต่ละคิวจะมีจำนวนรถตั้งแต่ 10 – 60 คัน โดยคิวที่มีจำนวนรถมากที่สุดคือคิวน้ำบ่อหลวง อ.สันป่าตอง ซึ่งมีจำนวนถึง 60 คัน และคิวที่มีจำนวนรถน้อยที่สุดคือคิวโรงแรมศรีประกาศ – วังเข้าเมือง มีจำนวน 10 คัน ตามลำดับ

2. คิวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างสถานีขนส่ง-วังเข้าเมืองมีจำนวน 199 คัน ซึ่งได้แก่ คิวสถานีขนส่งอาเขต – วังเข้าเมือง จำนวน 109 คัน, คิวสถานีรถไฟ – วังเข้าเมือง จำนวน 60 คัน และคิวสถานีขนส่งช้างเผือก – วังเข้าเมือง จำนวน 30 คัน โดยอัตราค่าโดยสารและตารางเวลาเดินรถจะแตกต่างกันไปในแต่ละคิว และจะขึ้นอยู่กับระยะทางจากคิวรถไปถึงจุดปลายทางที่ต้องการจะไป เช่นการเดินทางจากคิวสถานีขนส่งอาเขตเพื่อไปยังจุดปลายทางบริเวณตลาดวโรรส, ตลาดเมืองใหม่ หรือถนนท่าแพจะคิดค่าโดยสารในราคาเหมาจ่าย 50 บาท ต่อเที่ยว ส่วนการเดินทางจากสถานีขนส่งอาเขต เพื่อไปยังจุดปลายทางบริเวณตลาดต้นพยอมหรือโรงแรมเชียงใหม่ภูคำจะคิดค่าโดยสารในราคาเหมาจ่าย 80 บาท ซึ่งค่าโดยสารดังกล่าวจะถูกเฉลี่ยจากผู้โดยสารภายในรถทั้งหมด

รูปที่ 4.4 แสดงราคาค่าโดยสารบริเวณสถานีขนส่งอาเขต



4 พฤษภาคม 2542

เรื่อง ระเบียบที่จะแจ้งให้สมาชิกทราบ
กฎระเบียบข้อปฏิบัติสำหรับสมาชิกสีส้มแดงทราบ

1. ให้สมาชิกทุกคนเสียค่าใบเวลาของทางสถานีขนส่งฯ ในวันที่ 1-5 ของทุกเดือน ถ้าสมาชิกท่านใดไม่เสียใบเวลาตามกำหนดจะถูกปรับวันละ 10 บาท ทุกวัน เงินดังกล่าวนี้ให้อำัยที่หัวหน้าคิวเท่านั้น
2. การขอดังวันรับคู่โดยสาร คนที่ ได้ตกลงกับสถานีขนส่งฯ นั้น ให้ออกได้ 6 คน สมาชิกสีส้มที่ขอดในวันจะต้องช่วยกันหาคู่โดยสาร ร่วมกันหมด ยกเว้นมีเหตุจำเป็น เช่น เข้าห้องน้ำ กินข้าว หรืออื่นๆ จะต้องแจ้งให้หัวหน้าคิวทราบ
3. รถโดยสารที่ออกจาก สถานีควรถวายคือต้องครบกำหนดราคาคงนี้คือ
 1. รถโดยสารในคิวที่ตั้งวัน ไปยังอำเภอต้องออก ในราคา 50 บาท
 2. รถโดยสารในคิวที่ตั้งวัน ไปยังสถานีรถไฟต้องออก ในราคา 60 บาท
 3. รถโดยสารในคิวที่ตั้งวัน ไปยัง ร.พ. สวนดอกและประตูเชียงใหม่ ต้องออก ในราคา 50 บาท
 4. ถ้า ไปนอกเส้นทาง หรือเหมา ไปเที่ยวที่ต่างๆ ต้องตกลงราคากันเอง
 4. ถ้า ไปนอกเส้นทาง หรือเหมา ไปเที่ยวที่ต่างๆ ต้องตกลงราคากันเอง



หมายเหตุ

ถ้ารถโดยสารที่อยู่ในวันและมีคู่โดยสารไปยังที่ต่างๆ สิ้นจึงให้ทราบแล้วนั้น ไม่ยอมออกของ ทววินให้ถือว่าหมดสิทธิในวันนั้น แล้วจบบัตรรถใหม่ หรือเซ็นชื่อใหม่ (ไม่มีชื่อออกวันใดๆ ทั้งสิ้น) ให้ถือปฏิบัติตั้งแต่นั้นนี้เป็นต้นไป

รูปที่ 4.5 แสดงกฎระเบียบข้อปฏิบัติสำหรับสมาชิกสีส้มแดงบริเวณสถานีขนส่งช้างเผือก

3. คิวรถสองแถวที่วิ่งบริการจากจุดเริ่มต้นบริเวณสถานีที่สำคัญๆ และมีปลายทางในเขตเมืองเชียงใหม่ มีจำนวนทั้งสิ้น 235 คัน ได้แก่ คิวรถโรงพยาบาลแม่และเด็ก – วิ่งเข้าเมือง, คิวมหาวิทยาลัยพายัพ – วิ่งเข้าเมือง, คิวโรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ – วิ่งเข้าเมือง, คิวขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่, คิวรถบริเวณห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลแอร์พอร์ตพลาซ่า และคิว

ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลภาคสวนแก้ว ซึ่งคิวรถดังกล่าวจะตั้งอยู่บริเวณโรงพยาบาล มหาวิทยาลัย และห้างสรรพสินค้าที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่ ซึ่งมีประชาชนเดินทางสัญจรหนาแน่นและมีผู้โดยสารที่ใช้บริการจำนวนมาก

4. คิวรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมือง-สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญๆ มีจำนวน 120 คัน ได้แก่ คิวสวนรุกขชาติ – ดอยสุเทพ, คิวประตูช้างเผือก – ดอยสุเทพ, หน้าสวนสัตว์เชียงใหม่ – ดอยสุเทพ, หน้าอนุสาวรีย์ครูบาศรีวิชัย – ดอยสุเทพ โดยเฉพาะคิวสวนรุกขชาติ – ดอยสุเทพ จะมีจำนวนรถมากที่สุดคือ 50 คัน โดยส่วนใหญ่จะคิดอัตราค่าโดยสารคนละ 30 – 50 บาทต่อเที่ยว และนอกจากนี้ยังมีการให้บริการในเส้นทางตามสถานที่ท่องเที่ยวอื่นๆ ที่ตั้งอยู่ใกล้ดอยสุเทพ เช่น พระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์ และดอยปุย เป็นต้น

4.2.1.3.3 ปริมาณรถสองแถวและผู้เดินทางด้วยรถสองแถว

จากการสำรวจปริมาณรถสองแถวบนถนนสายหลักต่างๆ ในเขตเมือง ของสถานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่พบว่า ถนนที่มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยบนรถสองแถวมากที่สุดเป็นถนนในเขตรอบนอก ซึ่งคิดเป็น 2.77 คนต่อคัน หรืออาจกล่าวได้ว่าถนนดังกล่าวมีจำนวนรถโดยสารน้อยเมื่อเทียบกับปริมาณผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการ รองลงมาคือถนนย่านธุรกิจ 2.42 คน/คัน ถนนในเขตคูเมือง 2.33 คน/คัน และถนนรอบคูเมือง 2.26 คน/คัน ตามลำดับ

สำหรับถนนที่มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยบนรถสองแถวมากที่สุดได้แก่ถนนแก้ววรัฐ คิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยบนรถสองแถวถึง 5.16 คน/คัน เนื่องจากถนนสายดังกล่าวเป็นแหล่งที่ตั้งของโรงเรียนปรินส์ฯ และโรงเรียนดาราฯ ซึ่งเป็นโรงเรียนขนาดใหญ่และมีนักเรียนจำนวนมาก แต่จำนวนรถสองแถวที่มาวิ่งให้บริการยังไม่เพียงพอกับความต้องการ จะเห็นได้จากจำนวนรถสองแถวที่มีเพียง 3,356 คัน/วัน แต่มีจำนวนผู้โดยสารถึง 17,301 คน/วัน ซึ่งสาเหตุอาจมาจากเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางของรถโดยสารสายเชียงใหม่-สันทราย(รถสองแถวเขียว)ที่วิ่งให้บริการระหว่างตลาดวโรรส-อำเภอสันทราย ทำให้รถสองแถวแดงไม่นิยมวิ่งให้บริการในเส้นทางดังกล่าวเนื่องจากจะทำให้เกิดความขัดแย้งจากการวิ่งทับเส้นทางและเกิดการแย่งผู้โดยสารกัน

ตารางที่ 4.5 จำนวนรถสองแถวและผู้เดินทางด้วยรถสองแถวบนถนนสายหลักในเขตเมือง

ชื่อถนน	จำนวนรถสองแถว (คัน/วัน)	จำนวนผู้โดยสาร (คน/วัน)	ผู้โดยสารเฉลี่ย บนรถ(คน/คัน)
ถนนรอบนอก			2.77
แก้ววารีรัฐ	3,356	17,301	5.16
เชียงใหม่-ลำพูน (บ้านเด่น)	1,486	6,855	4.61
โชดนา	3,593	13,508	3.76
เจริญเมือง	2,816	9,135	3.24
เชียงใหม่-ลำปาง (วงแหวนรอบใน)	848	2,249	2.65
สุเทพ	3,738	9,074	2.43
มทิตล (วงแหวนรอบใน)	723	1,664	2.30
สนามกีฬา 700 ปี	188	427	2.27
ห้วยแก้ว	5,392	10,858	2.01
รัตนโกสินทร์	891	1,778	2.00
ถนนรอบคูเมือง			2.26
อารักษ์	2,025	5,725	2.83
บุญเรืองฤทธิ์	3,973	9,683	2.44
มูลเมือง	7,046	17,102	2.43
มณีนพรัฐ	4,174	8,975	2.15
ช่างหล่อ	4,439	8,496	1.91
ศรีภูมิ	4,563	8,106	1.78
ถนนในเขตคูเมือง			2.33
ราชดำเนิน	1,350	3,365	2.49
พระปกเกล้า	2,552	5,543	2.17
ถนนย่านธุรกิจ			2.42
ท่าแพ	8,279	24,495	2.96
เจริญประเทศ	852	2,208	2.59
ช้างม่อย	4,042	9,859	2.44
วังสิงห์คำ	322	739	2.30
ช้างคลาน	1,895	3,457	1.82

ที่มา : สถานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ พ.ศ.2546

ถนนที่มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยบนรถสองแถวมากเป็นอันดับสองคือ ถนนเชียงใหม่-ลำพูน บริเวณหน้าโรงไฟฟ้าบ้านเด่น 4.61 คน/คัน เนื่องจากบริเวณนี้เป็นที่ตั้งของตลาดสดหนองหอยจึงทำให้มีผู้ต้องการใช้บริการรถสองแถวจำนวนมากคิดเป็น 6,855 คน/วัน แต่มีจำนวนรถสองแถวผ่านมาบริเวณนี้น้อยมากเพียง 1,486 คัน/วัน สาเหตุอาจเนื่องมาจากบริเวณนี้เป็นเส้นทางเดินรถของรถโดยสารสายเชียงใหม่-ลำพูน (สองแถวฟ้า) ที่วิ่งทับเส้นทางกับรถสองแถวแดง แต่รถสายเชียงใหม่-ลำพูนก็ไม่ได้เข้าไปให้บริการในเขตเมือง แต่มีจุดปลายทางบริเวณตลาดวโรรสเท่านั้น

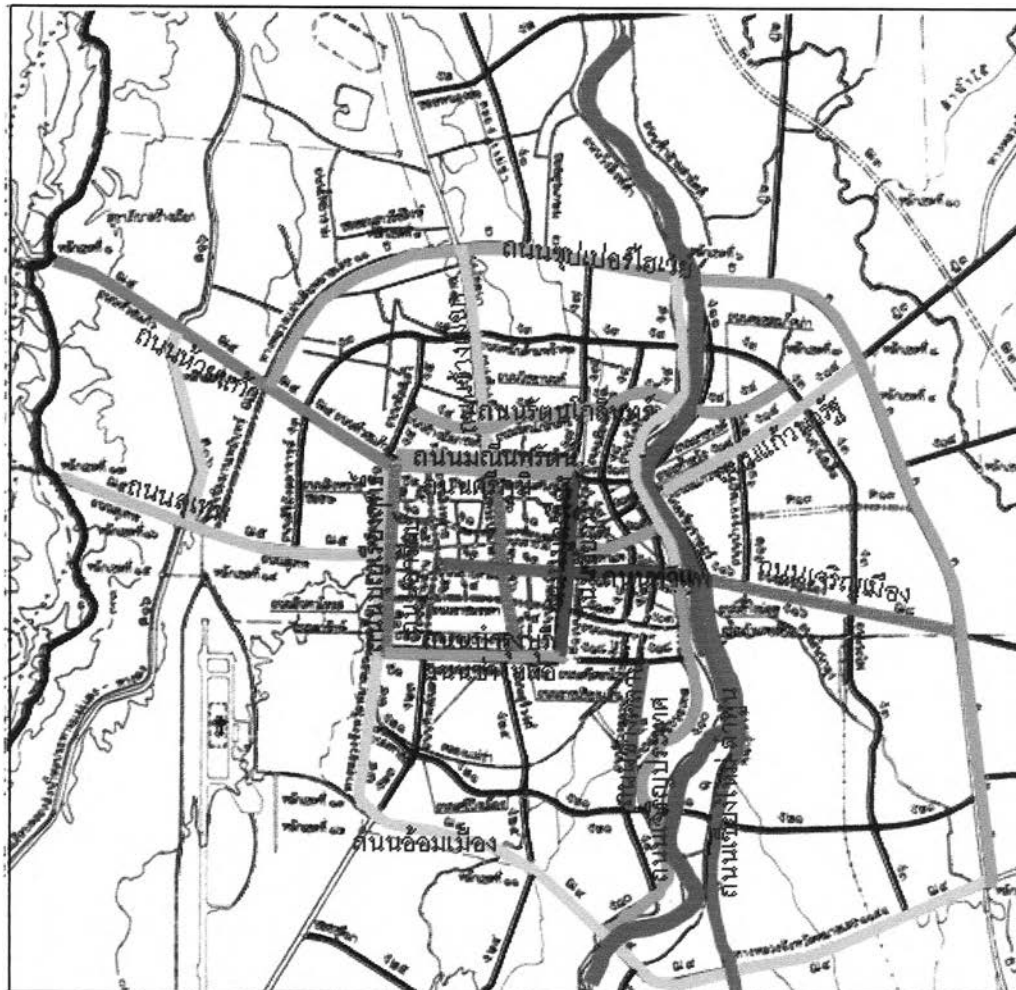
ถนนที่มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยบนรถสองแถวมากเป็นอันดับสามคือถนนโชดนา 3.76 คน/คัน ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีแหล่งดึงดูดการจราจรเช่นสถานีขนส่งช้างเผือก และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ทำให้มีผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการจำนวนมากคิดเป็น 13,508 คน/วัน แต่มีรถสองแถว

แดงวิ่งให้บริการเพียง 3,593 คัน/วัน เนื่องจากบริเวณนี้เป็นเส้นทางเดินรถโดยสารสายเชียงใหม่-แมริม ทำให้ผู้ขับรถสองแถวไม่ต้องการเดินรถทับเส้นทางและลดปัญหาการแย่งผู้โดยสารกัน

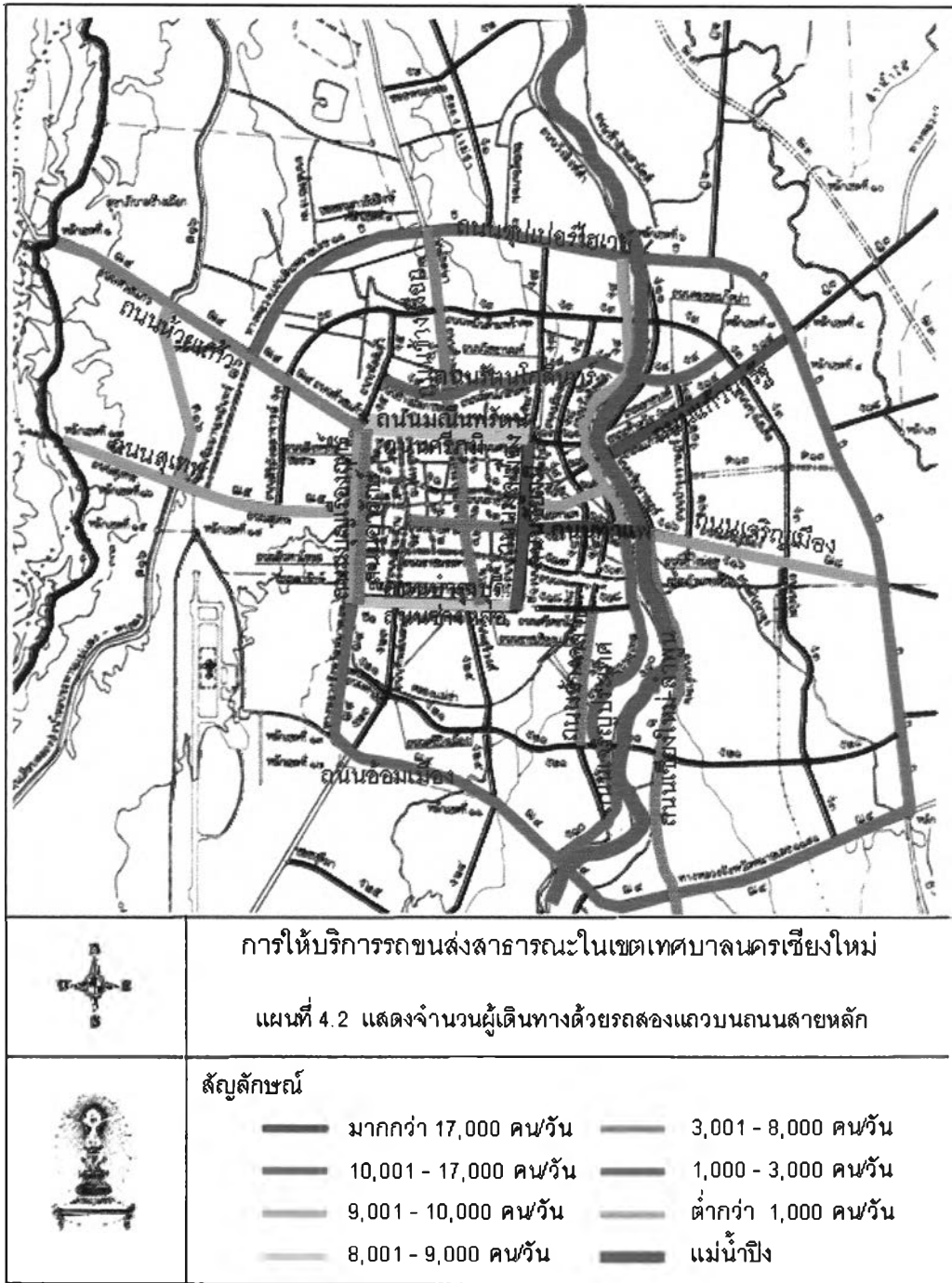
ถนนที่มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยบนรถสองแถวมากเป็นอันดับสี่คือ ถนนเจริญเมือง คิดเป็น 3.24 คน/คัน ซึ่งบริเวณนี้เป็นเส้นทางให้บริการของรถโดยสารสายเชียงใหม่-สันกำแพง และเชียงใหม่ดอยสะเก็ด(แม่กะ)หรือรถขาว ที่วิ่งทับเส้นทางกับรถสองแถวแดง จึงทำให้รถสองแถวแดงไม่นิยมเข้ามาวิ่งในเส้นทางนี้ จากการสำรวจของสถานบริการสารสนเทศมช. พบว่ามีจำนวนรถสองแถวแดงบริเวณนี้เพียง 2,816 คัน/วัน แต่มีผู้โดยสารถึง 9,135 คน/วัน

ถนนที่มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยบนรถสองแถวมากเป็นอันดับห้า ได้แก่ถนนท่าแพ เนื่องจากเป็นถนนย่านธุรกิจที่สำคัญและเป็นที่ตั้งของตลาดวโรรส บริเวณนี้มีจำนวนผู้โดยสารต่อวันถึง 24,495 คน ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนมากที่สุดในถนนบนเขตเมือง เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่สำคัญ ของผู้ที่เดินทางมาโดยรถสองแถวประจำทางสายชานเมือง และมีจำนวนรถสองแถวแดงที่วิ่งให้บริการบริเวณนี้ประมาณ 8,279 คัน/วัน หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยบนรถสองแถว 2.96 คน/คัน

นอกจากนี้ยังมีถนนที่มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยบนรถสองแถวมากรองลงมาได้แก่ ถนนอาร์ักษ์ ถนนเชียงใหม่-ลำปาง(วงแหวนรอบใน) ถนนเจริญประเทศ ถนนราชดำเนิน ถนนข้างม่อย ถนนบุญเรืองฤทธิ์ ถนนสุเทพ ถนนมุลเมือง ถนนมหิตล (วงแหวนรอบใน) ถนนวังสิงห์คำ ถนนสนามกีฬา 700 ปี ถนนพระปกเกล้า ถนนมณีนพรัฐ ถนนห้วยแก้ว ถนนรัตนโกสินทร์ ถนนช่างหล่อ ถนนข้างคลาน และถนนศรีภูมิ ตามลำดับ แผนที่ 4.1 แสดงจำนวนรถสองแถวในเขตเมือง แผนที่ 4.2 แสดงจำนวนผู้เดินทางด้วยรถสองแถวบนถนนสายหลัก และแผนที่ 4.3 แสดงจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยบนรถสองแถวบนถนนสายหลัก



	<p>การให้บริการรถขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ แผนที่ 4.1 แสดงจำนวนรถสองแถวในเขตเมือง</p>																				
	<p>สัญลักษณ์</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>มากกว่า 7,000 คันวัน</td> <td></td> <td>2,001 - 3,000 คันวัน</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5,001 - 7,000 คันวัน</td> <td></td> <td>1,001 - 2,000 คันวัน</td> </tr> <tr> <td></td> <td>4,001 - 5,000 คันวัน</td> <td></td> <td>800 - 1,000 คันวัน</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3,001 - 4,000 คันวัน</td> <td></td> <td>ต่ำกว่า 800 คันวัน</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>แม่น้ำปิง</td> </tr> </table>		มากกว่า 7,000 คันวัน		2,001 - 3,000 คันวัน		5,001 - 7,000 คันวัน		1,001 - 2,000 คันวัน		4,001 - 5,000 คันวัน		800 - 1,000 คันวัน		3,001 - 4,000 คันวัน		ต่ำกว่า 800 คันวัน				แม่น้ำปิง
	มากกว่า 7,000 คันวัน		2,001 - 3,000 คันวัน																		
	5,001 - 7,000 คันวัน		1,001 - 2,000 คันวัน																		
	4,001 - 5,000 คันวัน		800 - 1,000 คันวัน																		
	3,001 - 4,000 คันวัน		ต่ำกว่า 800 คันวัน																		
			แม่น้ำปิง																		





4.2.1.4 ปัญหาของการประกอบการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่

ในการศึกษาปัญหาของการประกอบการรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ ได้ใช้วิธีการสัมภาษณ์ภาคสนาม ซึ่งกลุ่มตัวอย่างของการศึกษาจะเป็นผู้ประกอบการรถสองแถวแดงจำนวน 30 คน เป็นการพิจารณาเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ประกอบการรถสองแถวต่อปัญหาการให้บริการของ

ระบบการขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน โดยจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการรถสองแถวของสหกรณ์นครลานนาเดินรถ พบว่า ปัจจุบันผู้ประกอบการได้ประสบปัญหามากมาย ทำให้รายได้ของผู้ประกอบการและมาตรฐานของการเดินรถลดลงเนื่องจากปัญหาต่างๆ ดังต่อไปนี้

1) ปัญหาจำนวนรถสองแถวที่มีมากเกินไป โดยในปัจจุบันมีรถสองแถวแดงให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ถึง 2,800 คัน ทำให้เกิดการแข่งขันการแย่งรับผู้โดยสารระหว่างคนขับรถสองแถวด้วยกัน โดยเฉพาะบริเวณสถานที่ที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก เช่นบริเวณถนนท่าแพซึ่งเป็นจุดที่รถประจำทางจากต่างอำเภอส่งผู้โดยสาร รวมถึงบริเวณตลาดวโรรส สถานีขนส่งอาเขต สถานีรถไฟ สถานีขนส่งช้างเผือก และห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลลาดสวนแก้ว เป็นต้น

2) ปัญหารายได้ไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่าย ซึ่งในปัจจุบันค่าโดยสารสำหรับรถสี่ล้อแดง จะอยู่ที่ 10 บาทต่อเที่ยว ในขณะที่ราคาน้ำมันแพงขึ้นแต่ก็ไม่มีการปรับราคาค่าโดยสารเพิ่มขึ้นตามภาวะของราคาน้ำมัน ทำให้ผู้ประกอบการมีรายได้ลดลง และจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่ายังไม่พอใจกับราคาค่าโดยสารที่เก็บในปัจจุบัน และคนขับรถสองแถวบางรายพยายามมองหาโอกาสและจังหวะในการขึ้นค่าโดยสารกับประชาชน โดยเฉพาะเมื่อวิ่งในระยะไกล หรือวิ่งรับส่งผู้โดยสารจากสถานีขนส่งต่างๆ ซึ่งหากทราบว่าผู้โดยสารไม่ใช่คนในพื้นที่ หรือพูดภาษาต่างถิ่นจะมีการเรียกค่าโดยสารในอัตราสูงขึ้น โดยเฉพาะในเวลากลางคืน นอกจากนี้ยังเห็นว่าการเก็บค่าโดยสารในราคา 2 บาทภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ไม่คุ้มค่ากับราคาน้ำมัน เนื่องจากบางเวลามีนักศึกษาใช้บริการน้อยและส่วนใหญ่นิยมใช้รถจักรยานยนต์กันมาก ควรมีการปรับราคาเป็น 5 บาท เพื่อให้คุ้มกับค่าน้ำมันที่ต้องเสียไป

3) ปัญหาการไม่มีป้ายรับ-ส่งผู้โดยสารทำให้มีการจอดรถกีดขวางการจราจร หรือจอดรถในที่ห้ามจอดเมื่อมีผู้โดยสารเรียกใช้บริการ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และทำให้บางครั้งเกิดปัญหากับตำรวจจราจร ซึ่งการจัดการป้ายหยุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารนี้ควรเป็นหน้าที่ของสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด ร่วมกับเทศบาลนครเชียงใหม่ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและทำให้เกิดระเบียบวินัยในการเดินรถมากขึ้น

4) ปัญหาการวิ่งทับเส้นทางกับรถประจำทางที่มาจากต่างอำเภอ และรถหมู่บ้านขวัญเวียงทำให้เกิดการขัดแย้งกับผู้ประกอบการของสหกรณ์อื่นๆ โดยเส้นทางที่มักเกิดปัญหาส่วนใหญ่จะเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อกับอำเภอรอบนอก เช่นบริเวณถนนโชตนา ถนนเจริญเมือง ถนนเชียงใหม่-ลำพูน ถนนแก้ววรัฐ และถนนทิพยเนตร ซึ่งเป็นการแย่งกลุ่มลูกค้ากันทำให้รายได้ลดลง

5) ปัญหาความขัดแย้งกับเทศบาลนครเชียงใหม่ ในการนำรถประจำทางปรับอากาศมาวิ่งให้บริการทับเส้นทางกับรถสองแถว ซึ่งการนำรถดังกล่าวมาวิ่งให้บริการนั้น เป็นนโยบายของเทศบาลที่ต้องการให้เมืองเชียงใหม่มีรถประจำทางในเส้นทางต่างๆ ซึ่งได้กำหนดตามแผนไว้ 33

เส้นทาง แต่ในปัจจุบันยังไม่มีบริการวิ่งให้บริการ แต่มีแนวคิดที่จะนำรถโดยสารปรับอากาศมาวิ่งให้บริการเพียง 2 เส้นทาง คือสายรอบเมืองเชียงใหม่(วนซ้าย) และสายหนองหอย-ป.พัน 7 เนื่องจากไม่ต้องการวิ่งทับเส้นทางรถสองแถวแดงเพื่อหลีกเลี่ยงการขัดผลประโยชน์กับผู้ประกอบการรถสองแถวที่ไม่ต้องการสูญเสียรายได้

6) ปัญหาด้านภาพลักษณ์ของรถสองแถว ซึ่งประชาชนทั่วไปจะมองว่ารถสองแถวเป็นรถที่ให้บริการสำหรับผู้มีรายได้น้อย เนื่องจากสภาพรถเก่า ไม่มีระบบปรับอากาศ ทำให้ไม่เป็นที่นิยมของคนเชียงใหม่มากนัก ส่วนใหญ่ผู้ใช้บริการจะเป็นกลุ่มคนที่ไม่มียอดส่วนตัวใช้ โดยเฉพาะนักเรียน นักศึกษา และนักท่องเที่ยว นอกจากนี้รถสองแถวยังมีความจำเป็นต่อผู้ที่ต้องการตัดปัญหาในเรื่องการหาสถานที่จอดรถ หรือไม่ต้องการเสียค่าจอดรถในการเดินทางไปจับจ่ายซื้อสินค้า โดยเฉพาะบริเวณห้างสรรพสินค้า และตลาดวโรรส เป็นต้น

7) ปัญหาจากค่านิยมการใช้รถส่วนตัวของประชาชนที่อยู่อาศัยในเขตเมือง เนื่องจากเชียงใหม่มีพื้นที่ขนาดเล็กและมีารใช้ที่ดินประเภทต่างๆกระจายอยู่โดยทั่วไปในเขตเมือง ทำให้ประชาชนจำนวนมากมีการเดินทางในระยะใกล้ และนิยมใช้จักรยานยนต์ในการเดินทางจำนวนมาก โดยเฉพาะกลุ่มนักศึกษาภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว สามารถเข้าถึงบริเวณตรอกซอกซอยได้ง่าย และประหยัดกว่าการเดินทางโดยรถสองแถว

นอกจากนี้กลุ่มผู้ทำงานในเขตเมืองที่มีภูมิลำเนานอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ยังนิยมใช้รถส่วนตัวในการเดินทางเป็นจำนวนมาก เนื่องจากรถประจำทางจากอำเภอในเขตชานเมืองส่วนใหญ่ยังไม่มีการให้บริการวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารจนถึงปลายทางในเขตตัวเมืองเชียงใหม่ ทำให้ต้องเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายในการต่อรถหลายเที่ยว นอกจากนี้ประชาชนบางส่วนที่มีที่อยู่อาศัยไกลจากต้นทางที่ขึ้นทางรถประจำทางสายชานเมือง ยังคงต้องพึ่งพารถส่วนบุคคลร่วมในการเดินทางก่อนมาขึ้นรถประจำทางทำให้การใช้รถโดยสารไม่เป็นที่นิยมมากนัก แต่ยังคงนิยมใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทางเข้ามายังเขตเมืองเชียงใหม่จำนวนมาก

4.2.1.5 โครงการจัดระเบียบรถสองแถวแดงของเมืองเชียงใหม่ให้วิ่งประจำทางในอนาคต

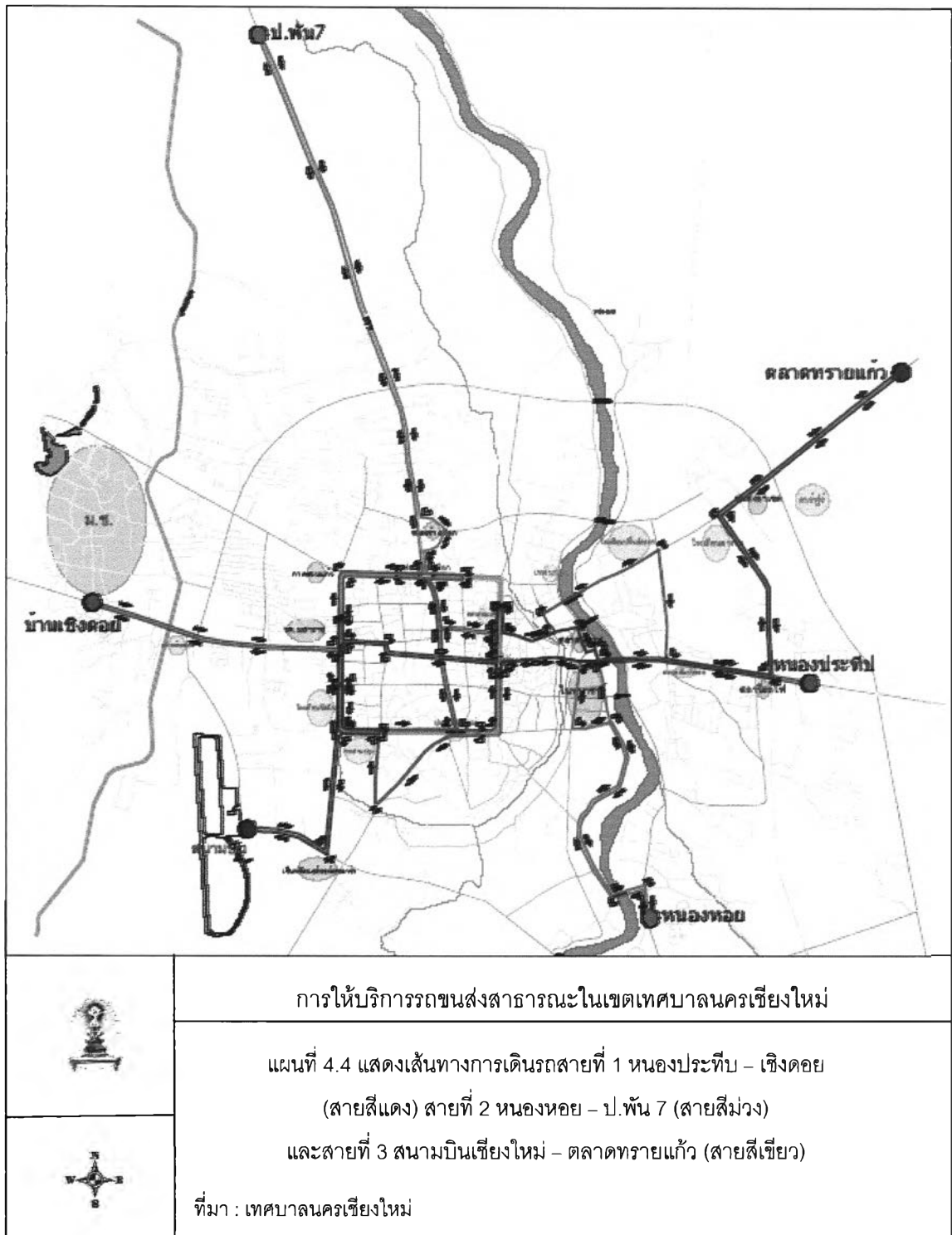
ในระยะ 2 ปีที่ผ่านมา เทศบาลนครเชียงใหม่ได้มีโครงการจัดระเบียบรถสองแถวภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยมอบหมายให้สถานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ไปดำเนินการศึกษารูปแบบการให้บริการ และเส้นทางที่เหมาะสม และได้จัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ระยะที่ 1 (2547-2549) ซึ่งเป็นแผนจัดระบบขนส่งระยะสั้น 3 ปี เพื่อจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีการให้บริการอย่างเป็นระบบ

โดยให้วิ่งประจำเส้นทาง มีโครงข่ายเส้นทางทั้งสายหลัก สายรอง และสายชอย รวมทั้งสิ้น 33 เส้นทางมีตารางเวลาเดินรถและความถี่ในการปล่อยรถในช่วงเวลาต่างๆ ที่แน่นอน มีป้ายหยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร ทุกระยะไม่เกิน 400 เมตรในเขตเมือง และไม่เกิน 800 เมตรในเขตชานเมือง และกำหนดยานพาหนะที่ให้บริการในระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ โดยให้มีรถสองแถวประจำทางไม่เกิน 2,000 คัน (บริการเป็น 2 กะ) รถบัสประจำทางขนาดกลางประมาณ 10-20 คัน รถบัสประจำทางขนาดใหญ่ประมาณ 20-30 คัน และรถบัสประจำทางชนิดพิเศษ (BRT) ประมาณ 1-3 คัน เพื่อส่งเสริมให้มีระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมและเป็นทางเลือกในการเดินทางของชาวเชียงใหม่ สามารถรองรับการเดินทางของผู้มาเยือนจังหวัดเชียงใหม่ที่จะมีขึ้นเนื่องจากโครงการสำคัญของรัฐบาล อาทิเช่น โครงการงานพืชสวนโลก การประชุมนานาชาติ และการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคในอนาคต

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจะมีแผนระยะสั้นในการจัดระเบียบรถประจำทาง ซึ่งเป็นแผนในปี พ.ศ. 2547-2549 ให้มีการเดินรถประจำทางทั้งสิ้น 33 เส้นทาง แต่ในทางปฏิบัติในปัจจุบัน(พ.ศ. 2548)ยังไม่มี การดำเนินการตามแผนดังกล่าว เนื่องจากความไม่พร้อมด้านงบประมาณ และ ความไม่เห็นด้วยของผู้ประกอบการรถสองแถวที่ไม่ต้องการสูญเสียรายได้ หากถูกเปลี่ยนไปวิ่งประจำทางในเส้นทางที่มีผู้ใช้บริการน้อย ดังนั้นทางเทศบาลนครเชียงใหม่จึงมีแนวคิดในการปรับเส้นทางจาก 33 เส้นทางให้เหลือ 3 เส้นทางก่อน โดยจะนำรถประจำทางปรับอากาศจำนวน 25 คัน มาทดลองวิ่งร่วมกับรถสองแถวเพื่อเป็นการสนับสนุนการเดินทางโดยรถประจำทางของจังหวัดเชียงใหม่ (รูปที่ 4.6 แสดงรถประจำทางปรับอากาศของเทศบาลนครเชียงใหม่) ซึ่งตามประกาศนายทะเบียนประจำจังหวัดเชียงใหม่เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2548 ได้กำหนดให้รถสองแถวแดงวิ่งประจำทางร่วมกับรถประจำทางปรับอากาศจำนวน 3 เส้นทางในต้นเดือนพฤษภาคม 2548 ได้แก่ สายที่ 1 เส้นทางหนองประทีป-เชิงดอย สายที่ 2 หนองหอย-ป.พัน 7 และสายที่ 3 สนามบินเชียงใหม่-ตลาดทรายแก้ว



รูปที่ 4.6 แสดงรถประจำทางปรับอากาศของเทศบาลนครเชียงใหม่



อย่างไรก็ตามจากการสอบถามไปยังเทศบาลนครเชียงใหม่พบว่า ในทางปฏิบัติอาจจะมี การปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินรถจากเดิม โดยจะหลีกเลี่ยงการนำรถโดยสารปรับอากาศมาวิ่ง ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ เนื่องจากถนนภายในเมืองมีความคับแคบ การจราจรติดขัดทำให้ ไม่สะดวกต่อการเดินรถขนาดใหญ่และอาจเกิดความล่าช้า นอกจากนี้ยังไม่ต้องการเดินรถทับ เส้นทางของรถสองแถวแดงซึ่งให้บริการในเขตเมือง เพราะจะทำให้ผู้ประกอบการรถสองแถวแดง สูญเสียรายได้และอาจเกิดการประท้วงเหมือนที่ผ่านมา ดังนั้นจึงมีแนวคิดที่จะนำรถโดยสารปรับอากาศไปให้บริการในสายรอบเมืองเชียงใหม่(วนซ้าย)ตามถนนชูปเปอร์ไฮเวย์ และถนนอ้อมเมือง สายใต้ แต่อาจยังคงเส้นทางหนองหอย-ป.พัน 7 ไว้ โดยอาจมีการปรับเปลี่ยนเส้นทางที่จะผ่านและ หลีกเลี่ยงการวิ่งผ่านใจกลางเมืองให้มากที่สุด

4.2.1.6 ความเห็นของผู้ขับรถสองแถวเกี่ยวกับการจัดระบบการเดินรถประจำ ทางในเมืองเชียงใหม่

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการรถสองแถวจำนวน 30 ราย ในเรื่องความต้องการในการ เดินรถประจำทางในเมืองเชียงใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดไม่ต้องการเดินรถประจำทาง และ ไม่ต้องการให้มีการนำรถประเภทอื่นเข้ามาให้บริการวิ่งประจำทางในเขตเมือง เนื่องจากเห็นว่า ระบบที่วิ่งอยู่ในปัจจุบันดีอยู่แล้ว (Share Taxi) ซึ่งจะทำให้สามารถรับผู้โดยสารได้ทุกเส้นทางใน เขตเมืองอย่างอิสระ โดยจากความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถสองแถว สามารถสรุปได้ดังนี้

1. ผู้ขับรถสองแถวส่วนใหญ่เห็นว่าหากนำรถไปวิ่งประจำเส้นทาง อาจทำให้รายได้น้อยลง และไม่เพียงพอต่อการดำรงชีพในภาวะเศรษฐกิจที่น้ำมันและสินค้าต่างๆมีราคาสูงขึ้น เนื่องจาก บางเส้นทางสัมปทานมีผู้โดยสารขึ้นน้อย เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ประชาชนอยู่เบาบาง หรืออาจ เป็นบริเวณที่ประชาชนใช้รถส่วนตัวใช้กันมาก นอกจากนี้หากมีการนำรถประเภทอื่นเข้ามาวิ่ง ประจำทางในเขตเมืองเชียงใหม่จะทำให้รายได้ของรถสองแถวลดลงมาก ซึ่งในอดีตเมืองเชียงใหม่ ก็เคยมีรถประจำทางวิ่งให้บริการหลายเส้นทาง แต่ได้ประสบปัญหาขาดทุนเนื่องจากไม่สามารถ แข่งขันกับรถสองแถวได้ โดยเฉพาะรถสองแถวของสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัด (รถแดง) ซึ่ง แม้ว่าค่าโดยสารจะมีราคาถูกกว่า แต่มีหลายปัจจัยที่ส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันด้อยกว่า รถแดง เช่น สภาพรถไม่ดี ความถี่ในการให้บริการไม่แน่นอน และปัญหาสำคัญคือ การเดินรถทับ เส้นทางของรถแดง ซึ่งเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย ทำให้ต้องคืนสัมปทานในเส้นทางที่ ประสบปัญหาที่สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ในที่สุด

2. ปัจจัยด้านกายภาพของโครงข่ายถนนในเมืองเชียงใหม่ ไม่เหมาะสมกับการเดินรถประจำทางขนาดใหญ่ เนื่องจากการสัญจรของเมืองในอดีตมักอาศัยการเดินเท้าเป็นหลัก ทำให้ถนนมีลักษณะแคบและคดเคี้ยว โดยเฉพาะบริเวณย่านใจกลางเมืองเชียงใหม่หรือเขตเมืองเก่า ซึ่งจัดเป็นย่านการค้าที่สำคัญที่มีผู้เดินทางเป็นจำนวนมาก ดังนั้นการนำรถประจำทางขนาดใหญ่เข้ามาให้บริการในเขตเมืองจึงไม่เกิดความสะดวก และอาจทำให้การจราจรติดขัด เนื่องจากรถดังกล่าวสามารถเคลื่อนตัวได้ช้า นอกจากนี้ภายในเทศบาลนครเชียงใหม่ยังมีถนนทั้งหมดถึง 71 สาย ตรอกซอยอีก 680 สาย ซึ่งถนนมีลักษณะแคบ แต่รถสองแถวเป็นยานพาหนะขนาดเล็กที่มีความเร็วมากกว่ารถประจำทาง และสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวกรวดเร็วทั่วทุกพื้นที่ จึงเหมาะสมกับสภาพถนนของเมืองเชียงใหม่ได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้ถนนยังมีลักษณะผสมระหว่างตาข่าย(Grid)ในส่วนเมืองชั้นใน กับระบบรัศมีวงแหวนในพื้นที่โดยรอบ แต่ข้อจำกัดด้านกายภาพของถนนวงแหวนที่ไม่สมบูรณ์ เนื่องจากเป็นพื้นที่ทหารและสนามบินทางด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเมืองเชียงใหม่ เป็นสาเหตุให้ไม่สามารถตัดถนนวงแหวนเชื่อมต่อกันได้ ทำให้การเดินทางจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ไปยังทิศเหนือของเมืองต้องผ่านเส้นทางภายในเขตเมืองบริเวณถนนบุญเรืองฤทธิ์ และถนนสุเทพหรือถนนห้วยแก้ว ซึ่งถนนมีลักษณะคับแคบและมีการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า และเร่งด่วนเย็นจะเกิดการจราจรติดขัดมาก นอกจากนี้ยังมีการใช้พื้นที่ถนนเป็นที่จอดรถด้วย ทำให้ผิวการจราจรน้อยลงไปอีก ซึ่งหากมีการนำรถประจำทางเข้ามาวิ่งอาจทำให้เกิดความล่าช้าในการบริการได้ เนื่องจากความไม่สมบูรณ์ของถนน

3. การนำรถสองแถวมาวิ่งประจำทาง ทำให้ขาดอิสระในการเดินรถ ซึ่งเดิมจะมีความยืดหยุ่นในการกำหนดเส้นทางและตารางเวลาเดินรถสูง เนื่องจากสามารถเลือกเวลาและเส้นทางในการเดินรถเองได้ และสามารถหยุดพักผ่อนได้อย่างอิสระในเวลาที่มีผู้โดยสารน้อย โดยเฉพาะในช่วงเวลา 13.00 – 15.00 น. การกำหนดเส้นทางให้วิ่งจะทำให้ขาดอิสระ และเนื่องจากต้องวิ่งในเส้นทางเดิมตลอดเวลาทำให้เกิดความซ้ำซากจำเจ และทำให้แรงจูงใจในการเดินรถน้อยลง ซึ่งอย่างไรก็ตาม เห็นว่าเส้นทางหรือชอปปายที่ให้บริการในปัจจุบันก็ยังคงอยู่ในพื้นที่สัมปทานหรือในเขตเมืองเชียงใหม่ และมีการให้บริการที่ทั่วถึงอยู่แล้ว

4. เห็นว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ยังมีความต้องการในการเดินทางในลักษณะเดิมอยู่ เนื่องจากมีการบริการแบบไปส่งถึงจุดปลายทาง (door to door) ทำให้ไม่ต้องเดินไกล และไม่ต้องต่อรถหลายเที่ยว เนื่องจากเส้นทางที่ผู้โดยสารต้องการจะไปอาจมีจุดต้นทางและปลายทางที่คาบเกี่ยวเส้นทางสัมปทานหลายสายก็ได้ ดังนั้นถ้าให้ผู้โดยสารลงรถเพื่อต่อรถสองแถวหลายสายจะทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่าย อีกทั้งสภาพแวดล้อมของถนนในเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบันยังไม่เอื้ออำนวย

ต่อการเดินเท้ามากนัก โดยถนนหลายสายยังขาดทางเท้าหรือทางเท้ามีสภาพทางเท้าชำรุด มีการจอดรถบนทางเท้าจำนวนมาก และบางแห่งไม่มีร่มเงาของต้นไม้หรืออาคารที่เชื่อมต่อการเดิน ทำให้คนเดินเท้าต้องเผชิญกับอากาศร้อนในเวลากลางวัน ดังนั้นการให้บริการเดินรถแบบไปส่งยังจุดปลายทางจึงยังเป็นที่ต้องการของผู้โดยสารอยู่จำนวนมาก

5. สาเหตุอีกประการหนึ่งที่สำคัญคือในปัจจุบันมีจำนวนรถสองแถวมากเกินไป ดังนั้นจึงไม่ควรนำรถโดยสารประจำทางมาวิ่งเพิ่มเติมในระบบ เนื่องจากจะทำให้เกิดการแย่งผู้โดยสารและเป็นการวิ่งทับเส้นทางเดินรถของรถสองแถว นอกจากนี้ยังไม่เห็นด้วยกับการนำรถสองแถวไปวิ่งประจำเส้นทาง เนื่องจากถนนสายหลักที่สำคัญในเมืองเชียงใหม่มีน้อยและส่วนใหญ่เป็นสายสั้นๆ เช่นสายรอบคูเมือง สายห้วยแก้ว สายสุเทพ นอกจากนี้บริเวณสถานีขนส่งต่างๆก็มีควรถสองแถวคอยให้บริการอยู่แล้ว เช่นควรถสองแถวสถานีขนส่งอาเขต และควรถสองแถวสถานีรถไฟเชียงใหม่ ดังนั้นการนำรถสองแถวซึ่งมีจำนวนถึงเกือบ 3,000 คันมาวิ่งประจำทางอาจต้องใช้รถสองแถวจำนวนหลายร้อยคันต่อถนน 1 สาย และถ้าไม่แบ่งการให้บริการเป็นกะจะต้องออกวิ่งด้วยความถี่สูงมาก แต่ถ้าแบ่งการให้บริการเป็นกะโดยให้สับเปลี่ยนกันวิ่งวันละ 1,000 คัน หรือ 3 วันให้บริการเพียงหนึ่งวัน ส่วนอีก 2 วันให้หยุดพักหรือให้ไปประกอบอาชีพเสริมอื่นๆ ผู้ประกอบการก็ไม่สามารถอยู่ได้ เนื่องจากส่วนใหญ่ขั้บรถสองแถวเป็นอาชีพหลัก และทำให้รายได้ลดลงไปมาก

6. ยังขาดการสนับสนุนจากภาครัฐ โดยเฉพาะด้านงบประมาณที่รัฐจะต้องนำมาสนับสนุนให้ผู้ประกอบการอยู่ได้ หากต้องการให้รถสองแถววิ่งประจำทางในเส้นทางที่มีผู้โดยสารขึ้นน้อย โดยอาจให้การสนับสนุนเป็นค่าน้ำมัน หรือจ่ายเป็นค่าจ้างตามจำนวนเที่ยววิ่งและให้เก็บค่าโดยสารได้ หรือเป็นการจ้างเหมารายวัน (ไม่เก็บค่าโดยสาร) หรือค่าป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์ต่างๆ โดยรายได้หลักหักค่าใช้จ่ายแล้วที่สามารถอยู่ได้ควรมากกว่า 300 บาทต่อวันขึ้นไป สำหรับความคิดเห็นเกี่ยวกับระบบการให้บริการรถประจำทางที่ยอมรับได้ในระยะแรก ผู้ขั้บรถสองแถวส่วนใหญ่เห็นว่าควรมีรถสองแถววิ่งประจำทางและไม่ประจำทางร่วมกัน และควรให้ความสมัครใจแก่ผู้ประกอบการในการนำรถไปวิ่งประจำทาง

นอกจากนี้ ยังมีผู้ประกอบการหลายรายที่ไม่เห็นด้วยกับการนำรถประเภทอื่นๆ มาวิ่งภายในเส้นทางเขตเมือง โดยเห็นว่า หากรัฐจะนำรถเมล์หรือรถโดยสารประเภทอื่นมาวิ่งให้บริการแทนรถสองแถว รัฐควรซื้อป้ายทะเบียนที่สัมปทานมาได้คืนในราคา 30,000 บาทต่อคัน ซึ่งปัจจุบันมีจำนวนรถสองแถวถึง 2,800 คัน ดังนั้นรัฐจะต้องใช้งบประมาณถึงเกือบ 90 ล้านบาท เพราะป้ายทะเบียนดังกล่าวได้รับสัมปทานมาถูกต้องตามกฎหมาย

4.2.1.7 ความเห็นของนักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง

1. ความเห็นของ ดร.รังสรรค์ อุดมศรี : หัวหน้าโครงการศึกษาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมสำหรับเมืองเชียงใหม่, อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

➤ ความเห็นเรื่องปัญหาการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ

- รถสองแถวที่ให้บริการในปัจจุบันยังไม่มีเส้นทางเดินรถที่ชัดเจน ไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนได้ ทำให้ประชาชนนิยมใช้รถส่วนตัวมากขึ้น ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา
- รถสองแถวที่ได้สัมปทานเส้นทางเดินรถทั้งหมด 32 เส้นทางนั้น ไม่มีการเดินรถตามเส้นทางดังกล่าว และเป็นเส้นทางที่ได้จดทะเบียนตามกฎหมายมาตั้งแต่ 20 ปีก่อน ไม่มีการปรับปรุงเส้นทางใหม่ให้เหมาะสมกับการเดินทางในปัจจุบัน
- เส้นทางที่ได้สัมปทานบางเส้นทางไม่สอดคล้องกับสภาพของถนน เช่น ถนนมีการปรับปรุงให้มีการเดินรถทางเดียว (One-way) แต่ไม่มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางสัมปทานใหม่ จึงไม่มีการเดินรถตามเส้นทางที่ได้รับสัมปทาน

➤ ความเห็นเรื่องรูปแบบระบบขนส่งมวลชนในอนาคต

- รูปแบบทางเลือกระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ในอนาคตที่ได้เสนอ ประกอบด้วยแผนการดำเนินงาน 3 ระยะคือ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว
- แผนระยะสั้น 3 ปี จะเป็นการเดินรถแบบบูรณาการ คือ มีการเดินรถสองแถวแดงและรถสาธารณะอื่นๆร่วมกัน โดยทดลองจัดระเบียบรถสีล้อแดงให้วิ่งประจำเส้นทางในระยะแรก และต่อมาจะนำรถบีทีเอสประจำทางขนาดกลางและขนาดใหญ่วิ่งเสริมบริการในเส้นทางสายหลัก รวมทั้งปรับ/ขยายเส้นทางบริการให้เหมาะสมยิ่งขึ้น โดยมีโครงข่ายเส้นทางทั้งสายหลัก สายรอง และสายชอย รวมทั้งสิ้น 33 เส้นทาง
- ในระยะกลาง(5ปี) ควรมีการนำรถเมล์มาเสริมในเส้นทางสายหลัก และในระยะยาว(10ปี) ควรเพิ่มการให้บริการขนส่งมวลชนโดยให้มีรถบีทีเอสประจำทางชนิดพิเศษ (BRT) และรถรางไฟฟ้าขนาดเบา (LRT)

- การดำเนินการในระยะแรกรัฐควรเป็นผู้ลงทุนโดยรัฐบาลส่วนกลางควรจัดสรรงบประมาณประมาณ 50% ของงบดำเนินการทั้งหมด ให้เทศบาลนครเชียงใหม่เป็นผู้ดำเนินการ
- เส้นทางที่คณะผู้วิจัยได้เสนอทั้งหมด 33 เส้นทางนั้น มีบางเส้นทางที่คนขึ้นน้อย รัฐควรเข้ามาลงทุนและประกันรายได้ โดยอาจมีการว่าจ้างรถสองแถวให้เข้ามาวิ่งในระบบ

2. **ความเห็นของว่าที่ร้อยตรีปัญญาพล มงคลเจริญ** : นิติกร 7 วช. หัวหน้างานควบคุมเทศพาณิชย์ เทศบาลนครเชียงใหม่

➤ **ความเห็นเรื่องรูปแบบระบบขนส่งมวลชนในอนาคต**

- จะมีการปรับเปลี่ยนเส้นทางที่เสนอกว่า 33 เส้นทางเป็น 3 เส้นทาง คือ สายหนองประทีป-เชิงดอย สายหนองหอย-ป.พัน 7 และสายสนามบินเชียงใหม่-ตลาดทรายแก้ว โดยนำรถประจำทางปรับอากาศจำนวน 25 คัน มาทดลองวิ่งร่วมกับรถสองแถว ในต้นเดือนพฤษภาคม 2548 แต่ในทางปฏิบัติอาจมีการปรับเปลี่ยนเส้นทางอีก
- รถที่นำมาวิ่งให้บริการจะเป็นรถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 25 คัน ไม่มีรถพัดลม เพราะต้องการให้คนชั้นกลางใช้บริการ
- จะหลีกเลี่ยงการนำรถโดยสารปรับอากาศมาวิ่งให้บริการในเส้นทางภายในเขตเมือง เนื่องจากถนนมีความคับแคบ การจราจรติดขัดทำให้ไม่สะดวกต่อการเดินทางขนาดใหญ่ และไม่ต้องการเดินทางทับเส้นทางของรถสองแถวแดง เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งกับผู้ประกอบการรถสองแถวดังกล่าว
- ในปัจจุบัน (กรกฎาคม 2548) ยังไม่มีการเดินรถประจำทางในเขตเมืองเชียงใหม่ ตามเส้นทางที่ได้เสนอไว้ เนื่องจากการประท้วงของผู้ประกอบการรถสองแถว โดยอาจมีการปรับเปลี่ยนเหลือ 2 เส้นทางโดยจะนำรถโดยสารปรับอากาศไปให้บริการในสายรอบเมืองเชียงใหม่(วนซ้าย)ตามถนนซูเปอร์ไฮเวย์ และถนนอ้อมเมืองสายใต้ แต่อาจยังคงเส้นทางหนองหอย-ป.พัน 7 ไว้ และจะหลีกเลี่ยงการวิ่งผ่านใจกลางเมืองให้มากที่สุด

3. ความเห็นของคุณสิงห์คำ นันติ : ประธานสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด

➤ ความเห็นเรื่องปัญหาการเดินรถในปัจจุบัน

- ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ขาดเงินทุนและงบประมาณในการปรับปรุงสภาพรถ
- ขาดการสนับสนุนทางการเงินจากภาครัฐ
- ปัญหาเรื่องรถเถื่อนที่เข้ามาวิ่งให้บริการในเวลากลางคืน ซึ่งเป็นการแย่งรายได้ของรถสองแถวที่สัมปทานเดินรถตามกฎหมาย
- ปัญหาจำนวนรถสองแถวที่มีมากเกินไป ซึ่งมีถึง 2,791 คัน ทำให้เกิดการแย่งรับผู้โดยสารระหว่างคนขับรถสองแถวด้วยกัน

➤ ความเห็นเรื่องรูปแบบระบบขนส่งมวลชนในอนาคต

- การนำรถสองแถวมาวิ่งประจำเส้นทาง อาจทำให้รายได้น้อยลง เนื่องจากบางเส้นทางมีผู้โดยสารน้อย แต่หากมีการประกันรายได้ที่เหมาะสมจะให้ความร่วมมือเต็มที่
- รถเมล์ไม่เหมาะกับโครงสร้างถนนของเมืองเชียงใหม่ เพราะถนนส่วนใหญ่มีขนาดเล็กและคับแคบ การนำรถเมล์มาวิ่งจะทำให้การจราจรติดขัด และอาจทำให้การให้บริการมีความล่าช้า เดินรถไม่ตรงเวลา ทำให้ประชาชนคอยนาน
- จะมีการนำรถแท็กซี่มาวิ่งให้บริการ โดยกำหนดเป้าหมายไว้ 300 คัน ในปี พ.ศ. 2550 ซึ่งในปัจจุบันรถแท็กซี่ทั้งหมดมีจำนวน 23 คัน (มีนาคม 2548) สำหรับพื้นที่การให้บริการ มีเส้นทางส่วนใหญ่ในเขตเมืองเชียงใหม่ แต่สามารถวิ่งให้บริการทั่วภาคเหนือ โดยคิดอัตราค่าโดยสาร 30 บาท ใน 2 กิโลเมตรแรก และกิโลเมตรต่อไปคิดอัตราค่าโดยสารกิโลเมตรละ 4 บาท
- ภายในปี พ.ศ. 2553 จะมีการนำรถตู้มาวิ่งให้บริการ โดยกำหนดเป้าหมายไว้ 300 คัน โดยจะให้บริการแบบเหมา ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ
- คนเชียงใหม่นิยมมรดสาธารณะที่ส่งถึงบ้าน หากนำรถสองแถวมาวิ่งประจำทางอาจทำให้ผู้โดยสารน้อยลง
- หากรัฐมีโครงการนำรถสองแถวมาวิ่งประจำทางในอนาคต รัฐควรจัดสรรเงินให้รถสองแถวสามารถอยู่ได้และมีรายได้แน่นอน เช่น อาจให้การสนับสนุนเป็นค่าน้ำมัน หรือจ่ายเป็นค่าจ้างตามจำนวนเที่ยววิ่ง หรือเป็นการจ้างเหมารายวัน หรือค่าป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์ต่างๆ

4.2.2 รถขนส่งประเภทอื่นๆ

4.2.2.1 รถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กตุ๊ก)

ในปัจจุบันรถสามล้อเครื่องที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ มีจำนวนประมาณ 1,078 คัน (สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่, 2546) โดยจดทะเบียนเป็นรถส่วนบุคคล ส่วนใหญ่จะให้บริการแก่นักท่องเที่ยวและผู้ที่มาจับจ่ายซื้อสินค้าในเขตตัวเมือง เช่น บริเวณสถานีรถไฟเชียงใหม่ ถนนท่าแพ ตลาดไนท์บาร์ชา ตลาดวโรรส ตลาดต้นลำไย และตลาดประตูเชียงใหม่ เป็นต้น โดยทั่วไปชาวเชียงใหม่ส่วนใหญ่จะไม่นิยมใช้บริการรถสามล้อเครื่องในการเดินทางมากนัก เนื่องจากค่าบริการมีราคาแพงกว่ารถโดยสารสองแถวมาก แต่ยังคงมีประชาชนบางกลุ่มที่ยังนิยมใช้รถประเภทนี้ในการเดินทางในบริเวณจุดปลายที่รถสองแถวยังไม่ถึง หรือต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง เนื่องจากไม่ต้องการคอยรถสองแถวนานหรือไม่ต้องการนั่งรถสองแถวที่ต้องขนส่งผู้โดยสารอื่นที่มีจุดปลายทางในเส้นทางใกล้เคียงกันเป็นต้น นอกจากนี้รถสามล้อเครื่องยังเป็นที่นิยมของชาวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ ทำให้ผู้ประกอบการรถประเภทนี้ยังคงมีรายได้จากการให้บริการด้านการท่องเที่ยวได้บ้าง

4.2.2.2 รถสามล้อถีบ

สามล้อถีบในเมืองเชียงใหม่เกิดขึ้นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2476 โดยนายเลื่อน พงษ์โสภณ เป็นผู้คิดค้นขึ้น ต่อมาในปี พ.ศ. 2516 สามล้อถีบได้เพิ่มจำนวนมากขึ้น โดยได้มีการจดทะเบียนสามล้อถีบถึง 3,700 คัน (อ้อยใจ นามวงศ์, 2545) สามล้อถีบเป็นยานพาหนะสำคัญและจำเป็นของคนเชียงใหม่มาโดยตลอด จนถึงช่วงประมาณปี พ.ศ. 2520 ความนิยมในการใช้บริการสามล้อถีบเริ่มลดลงเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถโดยสาร (สีล้อแดง) และยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ต่างๆ เข้ามาแทนที่ เนื่องจากคนส่วนใหญ่หันไปใช้บริการรถโดยสารที่มีความสะดวกและรวดเร็วกว่า

ในปัจจุบันจำนวนรถสามล้อถีบได้ลดลงไปมากเนื่องจากประชาชนไม่นิยมใช้บริการเพราะต้องใช้เวลาในการเดินทางมาก และค่าโดยสารก็มีราคาแพงกว่ารถโดยสารประเภทอื่นๆ อีกทั้งประชาชนส่วนใหญ่หันมาใช้ยานพาหนะส่วนตัวจำนวนมาก จึงยังคงเหลือเพียงผู้สูงอายุที่คุ้นเคยกับการใช้รถสามล้อมาแต่เดิม และนักท่องเที่ยวที่ยังคงใช้บริการรถสามล้อถีบอยู่ในปัจจุบัน

สำหรับสถานที่ซึ่งรถประเภทนี้จัดให้บริการส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณย่านการค้าและตลาดสด เช่น ตลาดวโรรส ตลาดต้นลำไย ตลาดสมเพชร ตลาดสันป่าข่อย ตลาดข้างเผือก และตลาดประตูเชียงใหม่ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีรถสามล้อถีบบางส่วนที่จอดให้บริการอยู่บริเวณสถานีรถไฟเชียงใหม่ ส่วนราคาค่าบริการจะอยู่ที่ประมาณ 10 บาทขึ้นไป ตามข้อตกลงของผู้ประกอบการและผู้โดยสารตามระยะทางที่ผู้โดยสารต้องการจะไปถึง

ตารางที่ 4.6 แสดงค่าร้อยละของผู้ประกอบอาชีพสามล้อถีบ จำแนกตามสถานที่รับส่งผู้โดยสาร

สถานที่รับส่งผู้โดยสาร	ร้อยละ
1. ตลาดต้นลำไย	50.00
2. ตลาดประตูเชียงใหม่	26.66
3. ตลาดสันป่าข่อย	10.00
4. ตลาดสมเพชร	6.67
5. ตลาดข้างเผือก	6.67

ที่มา : อ้อยใจ นามวงศ์ พ.ศ.2545



รูปที่ 4.7 รถสามล้อถีบและสามล้อเครื่องที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่

4.2.2.3 รถหมู่บ้านขวัญเวียง



รูปที่ 4.8 รถหมู่บ้านขวัญเวียง

รถหมู่บ้านขวัญเวียง เป็นรถที่ดำเนินการโดยบริษัท เอซีซี เรียวลเอสเตรทจำกัด หรือหมู่บ้านขวัญเวียงซึ่งตั้งอยู่ทางทิศใต้ของเมืองเชียงใหม่ บนถนนเชียงใหม่-หางดง โดยเริ่มให้บริการตั้งแต่เวลา 05.00 น. ถึง 22.00 น. มีเส้นทางเดินรถคือหมู่บ้านขวัญเวียง – รอบเมืองเชียงใหม่ (25.5 กม.) รถที่ให้บริการเป็นรถปรับอากาศชั้น 2 เดินรถให้บริการเฉลี่ยวันละ 45 เที่ยว มีจำนวนรถ 5 คัน ซึ่งคิดค่าบริการในราคา 10 บาทตลอดสายสำหรับประชาชนทั่วไป และ 5 บาทตลอดสายสำหรับนักเรียนในเครื่องแบบ ซึ่งจากการสำรวจข้อมูลพบว่าชาวเชียงใหม่ไม่นิยมใช้บริการรถหมู่บ้านขวัญเวียงเท่าที่ควร เนื่องจากมีรถวิ่งให้บริการน้อย ต้องรอรถนาน และประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่ทราบเส้นทางเดินรถ นอกจากนี้รถสองแถวยังมีความสะดวกรวดเร็วกว่า จึงทำให้มีผู้ใช้บริการรถประเภทนี้ไม่มากนัก

4.2.2.4 รถแท็กซี่



รูปที่ 4.9 แสดงรถแท็กซี่ที่วิ่งให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่

รถแท็กซี่เริ่มเปิดให้บริการครั้งแรกในเดือนตุลาคม พ.ศ.2546 จำนวน 1 คัน และในเดือนมกราคม 2548 อีกจำนวน 22 คัน โดยสังกัดสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด ซึ่งในปัจจุบันยังไม่มี การใช้บริการอย่างแพร่หลายมากนัก เนื่องจากได้เริ่มเปิดให้บริการในระยะแรกและมีราคาแพง ซึ่งในปัจจุบันรถแท็กซี่ทั้งหมดมีจำนวน 23 คัน (มีนาคม 2548) โดยกำหนดเป้าหมายไว้ 300 คัน ในปี 2550 สำหรับพื้นที่การให้บริการ มีเส้นทางส่วนใหญ่ในเขตเมืองเชียงใหม่ แต่สามารถวิ่งให้บริการทั่วภาคเหนือ โดยคิดอัตราค่าโดยสาร 30 บาท ใน 2 กิโลเมตรแรก และกิโลเมตรต่อไปคิดอัตราค่าโดยสารกิโลเมตรละ 4 บาท

4.2.2.5 รถรับส่งนักเรียน



รูปที่ 4.10 แสดงรถรับส่งนักเรียน

รถรับส่งนักเรียน เป็นรถยนต์ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน เช่น รถตู้ รถสองแถว และรถปิคอัพที่เติมหลังคาด้านหลัง ส่วนใหญ่ให้บริการรับส่งนักเรียนที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างอำเภอ เข้ามาเรียนหนังสือในโรงเรียนเขตเมืองเชียงใหม่ โดยส่วนใหญ่เจ้าของรถมักมีภูมิลำเนาใกล้กับเส้นทางที่รับนักเรียนในอำเภอต่างๆ เช่นอำเภอสันกำแพง สวรรค์ หางดง สันป่าตอง แมริม สันทราย ดอยสะเก็ด จ.ลำพูน และส่งนักเรียนไปยังโรงเรียนที่มีเส้นทางเดียวกันหรือตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน เช่นโรงเรียนมงฟอร์ต พระธาตุฯ เรยีนาเซลิฯ บริเวณถนนเจริญประเทศ, โรงเรียนบรินส์ฯ ดาราฯ บริเวณถนนแก้ววรัฐ และโรงเรียนยุพราชฯ และวัฒนวิทยพายัพ บริเวณเขตเมืองชั้นใน เป็นต้น



4.3 สรุป

จากการศึกษาลักษณะการขนส่งสาธารณะของเมืองเชียงใหม่ พบว่า ระบบรถโดยสารสาธารณะได้เริ่มให้บริการในครั้งแรกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2508 โดยการดัดแปลงรถบรรทุกขนาดเล็กยี่ห้อ MAZDA มาใส่ที่นั่งหลังคาวิ่งรับจ้างขนส่งผู้โดยสารทั่วไปในเขตเมืองเชียงใหม่ แต่อย่างไรก็ตามรถดังกล่าวยังเป็นรถโดยสารที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เพราะจดทะเบียนเป็นรถกระบะบรรทุกสาธารณะซึ่งอนุญาตให้ใช้เพื่อการขนส่งสินค้าเท่านั้น ต่อมาเมื่อได้มีการใช้บังคับ พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ได้กำหนดให้ต้องมีการสัมปทานเส้นทางเดินรถ และต้องมีการรวมกลุ่มรถในรูปองค์กรหรือสหกรณ์เดินรถต่างๆ เพื่อควบคุมจำนวนรถสองแถวและเพื่อให้เป็นรถยนต์โดยสารประจำทางตามกฎหมาย ทำให้มีการรวมกลุ่มรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่จัดตั้งสหกรณ์นครลานนาเดินรถจำกัดขึ้น อย่างไรก็ตาม มีผู้ประกอบการจำนวนมากที่ไม่เห็นด้วยกับข้อกำหนดการเดินรถตามเส้นทางที่ได้สัมปทานดังกล่าว เนื่องจากบางเส้นทางมีผู้โดยสารขึ้นน้อยทำให้ผู้ประกอบการขาดทุน จึงเกิดการนำรถมาวิ่งให้บริการนอกเส้นทางโดยผิดกฎหมาย เมื่อถูกบังคับให้เดินรถตามเส้นทางจึงได้รวมตัวกันประท้วงปิดถนน ซึ่งได้ก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนเป็นอย่างมาก ทำให้ภายหลังได้มีการผ่อนปรนให้เดินรถได้อย่างอิสระภายในเขตเมืองเชียงใหม่จนถึงปัจจุบัน ส่วนรถเมลล์ที่ได้จดทะเบียนสัมปทานเส้นทางเดินรถ ก็มีระยะเวลาในการให้บริการไม่นานนัก และได้ขอยกเลิกสัมปทานกับสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ในที่สุด เนื่องจากประสบปัญหาขาดทุน และไม่สามารถแข่งขันกับรถสองแถวของสหกรณ์นครลานนาเดินรถได้ ทำให้ปัจจุบันเหลือเพียงรถประจำทางของบริษัทเอซีซี เรียวลเอสเตทจำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่ทางทิศใต้ของเมืองเชียงใหม่ โดยได้สัมปทานเดินรถระหว่างหมู่บ้านขวัญเวียงและเขตเมืองเชียงใหม่เพียง 1 เส้นทาง

ในปัจจุบัน รถขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีเพียง 2 ระบบ คือ รถสองแถวแดงหรือรถโดยสารขนาดเล็ก และรถขนส่งประเภทอื่นๆ เช่นสามล้อเครื่อง(รถตุ๊กตุ๊ก) สามล้อถีบ และรถหมู่บ้านขวัญเวียงเป็นต้น โดยเฉพาะรถสองแถวแดงจะมีบทบาทในการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองมากที่สุดเนื่องจากมีจำนวนถึง 2,800 คัน ลักษณะการให้บริการจะแบ่งได้ 2 ประเภท คือ รถที่ให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทางและแบบประจำเส้นทาง (รถคิว)แต่รถสองแถวแดงที่วิ่งประจำเส้นทางสามารถให้บริการแบบไม่เป็นเส้นทางได้ระหว่างรถคิว การให้บริการของรถสองแถวแดงส่วนใหญ่จะวิ่งวนรับผู้โดยสารในลักษณะของรถแท็กซี่ (Share Taxi) ที่มีจุดปลายทางตามความต้องการของผู้โดยสาร และสามารถรับผู้โดยสารตามเส้นทางที่เดินรถผ่านไปเรื่อยๆ อย่างไม่จำกัดภายในเขตเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะพื้นที่ภายในวงแหวนรอบใน นอกจากนี้ รถสองแถวยังมีการให้บริการแบบรับจ้างเหมาแก่นักท่องเที่ยว ในการเที่ยวชมสถานที่สำคัญต่างๆของจังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดใกล้เคียง สำหรับค่าโดยสารของรถสองแถวปกติที่วิ่งภายในเมืองจะ

คิดในราคา 10 บาทต่อหนึ่งเที่ยว แต่สำหรับนักเรียนนักศึกษาในเครื่องบินจะคิดค่าโดยสารในอัตรา 5-8 บาท และถ้าข้ามแม่น้ำปิงลงมาทางด้านตะวันออกของเมืองค่าโดยสารจะขึ้นอยู่กับการตกลงระหว่างผู้โดยสารกับคนขับรถ อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารกับรถสามล้อเครื่องหรือสามล้อถีบที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ ผู้โดยสารรถสองแถวยังคงเสียค่าโดยสารถูกกว่าเมื่อเดินทางในระยะทางเท่าๆกันและยังมีความคล่องตัวและสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากกว่า

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

ถึงแม้ว่ารถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ส่วนใหญ่ จะวิ่งให้บริการได้อย่างอิสระในลักษณะไม่ประจำเส้นทาง แต่ก็มีรถสองแถวแดงบางส่วนที่มีการรวมกลุ่มจัดตั้งคิวรถสองแถวกันขึ้นมา และให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารโดยมีต้นทางที่แน่นอนซึ่งมีจำนวน 20 จุด จำนวนประมาณ 800 คัน หรือคิดเป็น 30% ของกลุ่มรถสองแถวที่ให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ โดยคิวรถสองแถวจะมีหัวหน้าคิวควบคุมอยู่ และหัวหน้าคิวจะทำหน้าที่เก็บเงินค่าคิวรถกับคนขับแต่ละคนในการนำรถออกจากคิวแต่ละครั้ง อย่างไรก็ตามสำหรับรถคิวนั้นในขณะที่รอคิวสามารถออกไปให้บริการแบบแท็กซี่ (รถวน) ได้ สำหรับค่าคิวจะมีราคาอยู่ระหว่าง 5,000 – 30,000 บาท ขึ้นอยู่กับที่ตั้งของคิวมีผู้โดยสาร

มาน้อยเพียงใดและในควมมีสมาชิกอยู่จำนวนเท่าใด และพบว่าค่าควมมีค่าขึ้นลงตามสภาวะเศรษฐกิจ แต่บางควมจะตกลงกันในกลุ่มโดยกำหนดว่าถ้าสมาชิกในกลุ่มต้องการออกจากกลุ่มจะต้องไม่มีการรับสมาชิกใหม่ทำให้ควมประเภทนี้ไม่มีค่าควม สำหรับการแบ่งประเภทของควมรถสามารถแบ่งการให้บริการได้ 4 ประเภท คือควมรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมืองเชียงใหม่-ชานเมืองและชุมชนรอบนอก มีจำนวนมากที่สุด คือ 250 คัน ควมรถสองแถวที่วิ่งระหว่างสถานีขนส่ง-วิ่งเข้าเมืองมีจำนวน 199 คัน ควมรถสองแถวที่วิ่งบริการจากจุดเริ่มต้นบริเวณสถานที่สำคัญๆ และมีปลายทางในเขตเมืองเชียงใหม่มีจำนวนทั้งสิ้น 235 คัน และควมรถสองแถวที่วิ่งระหว่างตัวเมือง-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

อย่างไรก็ตามเพื่อเป็นการปรับปรุงคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการรถขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ ทางเทศบาลนครเชียงใหม่จึงได้มีโครงการจัดระเบียบรถสองแถวแดงขึ้น และได้จัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ระยะที่ 1 (2547-2549) เพื่อจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีการวิ่งประจำเส้นทาง รวมทั้งสิ้น 33 เส้นทาง มีตารางเวลาเดินรถและความถี่ในการปล่อยรถที่แน่นอน มีป้ายรับ-ส่งผู้โดยสาร และกำหนดยานพาหนะที่ให้บริการในระบบ โดยให้มีรถสองแถวประจำทางไม่เกิน 2,000 คัน รถบัสประจำทางขนาดกลางประมาณ 10-20 คัน รถบัสประจำทางขนาดใหญ่ประมาณ 20-30 คัน และรถบัสประจำทางชนิดพิเศษ (BRT) ประมาณ 1-3 คัน อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าจะมีแผนระยะสั้นในการจัดระเบียบรถประจำทาง แต่ใน

ปัจจุบันก็ยังไม่มีการดำเนินการตามแผนดังกล่าว เนื่องจากความไม่พร้อมด้านงบประมาณ และความไม่เห็นด้วยของผู้ประกอบการรถสองแถวที่ไม่ต้องการสูญเสียรายได้ ดังนั้นทางเทศบาลนครเชียงใหม่จึงมีแนวคิดในการปรับเส้นทางจาก 33 เส้นทางให้เหลือ 3 เส้นทางก่อน โดยจะนำรถประจำทางปรับอากาศจำนวน 25 คัน มาทดลองวิ่งประจำทางร่วมกับรถสองแถว ในเดือนพฤษภาคม 2548 เส้นทางหนองประทีป-เชิงดอย, หนองหอย-ป.พัน7และสนามบินเชียงใหม่-ตลาดทรายแก้ว เพื่อเป็นการสนับสนุนการเดินทางโดยรถประจำทางของจังหวัดเชียงใหม่ แต่ในที่สุดในปัจจุบัน (กรกฎาคม 2548) ก็ยังไม่มีการดำเนินการใดๆ จึงได้สอบถามไปยังเทศบาลนครเชียงใหม่พบว่า ในทางปฏิบัติอาจจะมีการปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินรถจากเดิม โดยจะหลีกเลี่ยงการนำรถโดยสารปรับอากาศมาวิ่งให้บริการในเขตเมืองเชียงใหม่ เนื่องจากถนนภายในเมืองมีความคับแคบ การจราจรติดขัดทำให้ไม่สะดวกต่อการเดินทางขนาดใหญ่และอาจเกิดความล่าช้า นอกจากนี้ยังไม่ต้องการเดินรถทับเส้นทางของรถสองแถวแดงซึ่งให้บริการในเขตเมือง เพราะจะทำให้ผู้ขับรถสองแถวสูญเสียรายได้และอาจเกิดการประท้วงเหมือนที่ผ่านมาในอดีต ดังนั้นจึงมีแนวคิดที่จะนำรถโดยสารปรับอากาศไปให้บริการในสายรอบเมืองเชียงใหม่(วนซ้าย)ตามถนนรูปเปอร์ไฮเวย์ และถนนอ้อมเมืองสายใต้ แต่อาจยังคงเส้นทางหนองหอย-ป.พัน7ไว้ โดยอาจมีการปรับเปลี่ยนเส้นทางที่จะผ่านและหลีกเลี่ยงการวิ่งผ่านใจกลางเมืองให้มากที่สุด

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการรถสองแถว เกี่ยวกับความต้องการในการเดินรถประจำทางในเมืองเชียงใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดไม่ต้องการเดินรถประจำทาง เนื่องจากเห็นว่าหากนำรถไปวิ่งประจำเส้นทาง อาจทำให้รายได้น้อยลงเพราะบางเส้นทางสัมปทานมีผู้โดยสารขึ้นน้อย อีกทั้งยังทำให้ขาดอิสระในการเดินรถ ซึ่งเดิมจะมีความยืดหยุ่นในการกำหนดเส้นทางและตารางเวลาเดินรถสูง เนื่องจากสามารถเลือกเวลาและเส้นทางในการเดินรถเองได้ และหากรัฐต้องการให้รถสองแถวไปวิ่งประจำทาง รัฐควรสนับสนุนด้านงบประมาณที่ให้ผู้ประกอบการอยู่ได้ โดยอาจให้การสนับสนุนเป็นค่าน้ำมันหรือจ่ายเป็นค่าจ้างตามจำนวนเที่ยววิ่ง หรือเป็นการจ้างเหมารายวันหรือค่าป้ายโฆษณาต่างๆ นอกจากนี้ยังไม่เห็นด้วยกับการนำรถประเภทอื่นมาวิ่งให้บริการในเขตเมือง เนื่องจากเห็นว่าโครงข่ายถนนในเมืองเชียงใหม่มีลักษณะแคบและคดเคี้ยว จึงไม่เหมาะสมกับการเดินรถประจำทางขนาดใหญ่ อาจทำให้การจราจรติดขัด เนื่องจากรถดังกล่าวสามารถเคลื่อนตัวได้ช้า อีกทั้งในปัจจุบันมีรถสองแถวจำนวนมาก ดังนั้นจึงไม่ควรนำรถประเภทอื่นมาวิ่งเพิ่มเติมในระบบ เนื่องจากจะทำให้เกิดการแย่งผู้โดยสาร และเป็นการวิ่งทับเส้นทางเดินรถของรถสองแถว และยังมีผู้ประกอบการหลายรายที่เห็นว่า หากรัฐจะนำรถเมล์หรือรถโดยสารประเภทอื่นมาวิ่งให้บริการแทนรถสองแถว รัฐควรซื้อป้ายทะเบียนที่สัมปทานมาได้คืน ในราคา 30,000 บาท ต่อคัน เพราะป้ายทะเบียนดังกล่าวได้รับสัมปทานมาถูกต้องตามกฎหมาย นอกจากนี้ยังเห็นว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่ยังมีความต้องการในการเดินทางในลักษณะเดิมอยู่ เพราะ

มีการบริการแบบไปส่งถึงจุดปลายทางทำให้ไม่ต้องเดินไกล และไม่ต้องต่อรถหลายเที่ยว อีกทั้งสภาพแวดล้อมของถนนในเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบันยังไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินเท้ามากนัก โดยถนนหลายสายยังขาดทางเท้า และบางแห่งไม่มีร่มเงาของต้นไม้หรืออาคารที่เอื้อต่อการเดิน ทำให้คนเดินเท้าต้องเผชิญกับอากาศร้อนในเวลากลางวัน ดังนั้นการให้บริการเดินรถแบบไปส่งยังจุดปลายทางจึงยังเป็นที่ต้องการของผู้โดยสารอยู่จำนวนมาก

นอกจากรถสองแถวที่ให้บริการในเขตเมืองแล้ว เมืองเชียงใหม่ยังมีรถประเภทอื่นที่คอยให้บริการเสริมแก่ประชาชนและนักท่องเที่ยว แต่อย่างไรก็ตามรถดังกล่าวยังไม่เป็นที่นิยมในการเดินทางมากนัก เนื่องจากปัจจัยต่างๆ เช่น การให้บริการล่าช้า จำนวนรถไม่เพียงพอและค่าโดยสารมีราคาแพงกว่ารถสองแถวมาก สำหรับรถประเภทอื่นที่ให้บริการในเขตเมืองเช่น รถหมู่บ้านขวัญเวียง รถสามล้อเครื่อง(ตุ๊กตุ๊ก) รถสามล้อถีบและรถแท็กซี่เป็นต้น สำหรับรถหมู่บ้านขวัญเวียงยังคงมีผู้ให้บริการไม่มากนัก เนื่องจากมีจำนวนรถเพียง 5 คัน ทำให้ต้องรอรถนาน โดยจะวิ่งให้บริการตามเส้นทางหมู่บ้านขวัญเวียง – รอบเมืองเชียงใหม่ เพียง 1 เส้นทาง ส่วนรถสามล้อเครื่องและรถสามล้อถีบส่วนใหญ่จะให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในเขตตัวเมือง เช่น บริเวณสถานีรถไฟเชียงใหม่ ถนนท่าแพ ไนท์บาร์ซ่า ตลาดวโรรส เป็นต้น แต่ชาวเชียงใหม่ส่วนใหญ่จะไม่นิยมใช้บริการมากนัก เนื่องจากจะมีค่าบริการแพงกว่ารถโดยสารสองแถวมากเมื่อเดินทางในระยะทางที่เท่ากัน และรถสามล้อถีบยังต้องใช้เวลาในการเดินทางมาก สำหรับรถแท็กซี่ในปัจจุบันยังไม่มีบริการอย่างแพร่หลายมากนัก เนื่องจากได้เริ่มเปิดให้บริการในระยะแรกซึ่งมีราคาแพงและมีจำนวนรถไม่มากนัก โดยจะมีเส้นทางให้บริการส่วนใหญ่ในเขตเมืองเชียงใหม่