

บทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน:
กรณีศึกษา บริเวณท่ารถอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพฯ

THE ROLE OF VANPOOLING IN LINKING MASS TRANSPORTATION
NETWORKS : A CASE OF VICTORY MONUMENT STATION , BANGKOK.



T 0 4 7 5 0 2

จตุพร นนทศิริ
JATUPORN NONTASIRI

ฉพ.
จ ๖๖
๒๕๔๖

เลขหม.....
เลขทะเบียน.....47502.....
วัน, เดือน, ปี 19 ส.ค. 2546

b. 11314224
i. 12199997

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาวิทยาลัย
สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
บัณฑิตวิทยาลัย
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ.2546

ISBN 974-324-627-4

THE ROLE OF VANPOOLING IN LINKING MASS TRANSPORTATION
NETWORKS : A CASE OF VICTORY MONUMENT STATION , BANGKOK.



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF MASTER
OF URBAN AND REGIONAL PLANNING
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG
2003
ISBN 974-324-627-4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



COPYRIGHT 2003

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์

บทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในการเชื่อมโยงระบบขนส่ง
มวลชน : กรณีศึกษา บริเวณท่ารถอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพฯ

นักศึกษา

นางสาวจตุพร นนทศิริ

รหัสประจำตัว

42063010

ปริญญา

การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชา

การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

พ.ศ.

2546

อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ผศ.ดร.ยงธนิศร์ พิมลเสถียร

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้ได้ศึกษาถึงบทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ ระบบขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง และระบบขนส่งด้วยรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร ตลอดจนศึกษาโครงข่ายการเดินทาง-รูปแบบการเข้าถึง การประเมินความต้องการ,ทัศนคติและความพึงพอใจ ตลอดจนข้อจำกัดในการใช้บริการของผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง ทั้งนี้การดำเนินงานจำเป็นต้องมีการศึกษานโยบายเชิงกฎหมายในการสนับสนุนการดำเนินงานรถตู้โดยสารประจำทางควบคู่กันไป เพื่อเสนอแนะนโยบายและแนวทางที่เหมาะสมกับการดำเนินงานให้แก่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและกลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง อันเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพต่อไป

เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านระยะเวลาและงบประมาณ ผู้ศึกษาจึงทำการเลือกพื้นที่ศึกษาโดยอาศัยเกณฑ์ความเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมและความเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน จากเกณฑ์ดังกล่าวทำให้บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพฯ เหมาะสมต่อการศึกษา ส่วนวิธีการศึกษาเป็นการศึกษาจากเอกสาร-แผนที่ต่างๆ และการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Research) จากการสำรวจเบื้องต้น พบว่า พื้นที่ศึกษามีวินรถตู้โดยสารประจำทางจำนวน 15 วิน จากนั้นทำการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางแบบเจาะลึก (Structured Interview) และใช้แบบสอบถาม (Quationaire) สัมภาษณ์ผู้โดยสาร จำนวน 240 คน โดยลักษณะการสุ่มตัวอย่างจะใช้วิธีการ Stratified Random Sampling คือ แบ่งกลุ่มผู้โดยสารออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ในเมือง และกลุ่มที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่บริเวณปริมณฑล จากนั้นทำการสุ่มตัวอย่างกลุ่มละ 3 วิน ในที่นี้ ได้แก่ วินฟิวเจอร์พาร์ครังสิต,วินปากเกร็ด,วินมีนบุรี,

วินรามาำแห่ง 22,วินพระราม3 และวินการเคหะธนบุรี ส่วนการศึกษาประเด็นความสามารถของรถตู้โดยสารประจำทางในการเสริมระบบขนส่งมวลชนนั้น ผู้ศึกษาทำการกำหนดขอบเขตบริการของแต่ละระบบออกเป็นระยะทาง 600 เมตร แล้วทำการซ้อนทับขอบเขตบริการ นอกจากนี้มีการพิจารณาระยะทางจากจุดเริ่มต้นในการเดินทางมายังวินว่าอยู่ภายใต้ขอบเขตที่กำหนดหรือไม่

ผลการศึกษาจากแบบสอบถาม พบว่า ลักษณะทั่วไปของประชากร คือ ผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 25-30 ปี สถานภาพเป็นโสด ระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน รายได้เฉลี่ยของครอบครัวต่อเดือนเป็น 20,000-40,000 บาท ต่อเดือน ขนาดครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างโดยเฉลี่ยจะเท่ากับ 4 คน ร้อยละ 61.2 ของกลุ่มตัวอย่างมียานพาหนะส่วนตัว โดยมีรถยนต์ส่วนตัวอย่างน้อย 1 คัน คิดเป็นร้อยละ 54.9 วัตถุประสงค์ในการเดินทางส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางเพื่อไปทำงาน (HBW) ร้อยละ 57.5 ช่วงเวลาในการเดินทางที่มากที่สุด คือ ช่วงเวลา 05.00น.-10.00น. ร้อยละ 56.7 รูปแบบการเดินทางที่มากที่สุดคือ เดินเท้า,ระบบขนส่งกึ่งสาธารณะ (Paratransit),เดินเท้า,ระบบขนส่งมวลชน ร้อยละ 31.7 และ ความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางส่วนใหญ่มีการใช้บริการทุกวัน ร้อยละ 45.8 สาเหตุในการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเรียงลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่ ความรวดเร็วในการเดินทาง,ความสบายในการเดินทาง-ระบบรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ไม่เอื้ออำนวย และความสะดวกในการเข้าถึง คิดเป็นร้อยละ 64.6,12.9 และ 7.9 ตามลำดับ ซึ่งจากข้อมูลช่วงเวลาในการเดินทางและเหตุผลที่เลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางจะเห็นได้ว่าสอดคล้องกัน นอกจากนี้จากการศึกษาพบว่าลักษณะการครอบครองยานพาหนะไม่มีผลต่อความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

นอกจากนี้ผลการศึกษา พบว่า จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องทำการปรับปรุงในเรื่องช่วงเวลาในการให้บริการ,ความเย็นของเครื่องปรับอากาศ,ความชัดเจนของป้ายจอดรถ,ความสะอาดของสถานีรับ-ส่ง,ความกว้างของเบาะที่นั่ง,การจัดการประกันภัย และการให้ข้อมูลในเรื่องตารางเวลาเดินรถ นอกจากนี้ผลการศึกษา พบว่า ลักษณะที่ตั้งวิน (ในเมืองและปริมณฑล) มีความสัมพันธ์กับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ในเรื่องความครอบคลุมของเส้นทาง การให้บริการ,ช่วงเวลาในการให้บริการ,ความสะอาดของสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร,การจัดเตรียมสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร,การให้ข้อมูลในเรื่องอัตราค่าโดยสาร-เส้นทางเดินรถ-ตารางเวลาเดินรถ นอกจากนี้ผู้โดยสารต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม ได้แก่ โทรศัพท์,วิทยุ,หนังสือและผ้ามา่าน แต่กรังกตผู้โดยสารเห็นว่าไม่จำเป็นต่อการเดินทาง อันเนื่องมาจากขนาดยานพาหนะ อีกทั้งลักษณะการเดินทาง ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีการใช้บริการขนส่งมวลชนประเภทอื่นร่วมด้วย ถึงร้อยละ 89.6 และส่วนใหญ่เป็นเอกสารเป็นเอกสารทลงวนวสหาหรับการเขงานเพอการศึกษาแทนน ไมอนุญาตให้เข้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รถโดยสารร่วมประจำทางธรรมดา ร้อยละ 55.3 ดังนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่การวางแผนการขนส่งรถตู้โดยสารประจำทางต้องพิจารณาร่วมกับระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่น

จากการทำขอบเขตบริการโครงข่ายทั้ง 3 ระบบนั้น พบว่า ในบางช่วงเส้นทาง การเดินทางระบบขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทางมีการเดินรถซ้อนทับกับเส้นทางระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่น นอกจากนี้มีบางช่วงที่รถตู้โดยสารประจำทางเดินรถในเส้นทางที่ขนานกับระบบขนส่งมวลชน คือ เดินรถบนทางด่วนหรือโทลล์เวย์ อันแสดงให้เห็นว่าในการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางนั้นมีสาเหตุอื่นนอกเหนือจากสาเหตุที่ระบบขนส่งมวลชนไม่สามารถให้บริการได้ทั่วถึง นั่นคือ เหตุผลในเรื่องความรวดเร็วในการเดินทางประจำทาง อีกทั้งจากการพิจารณาจุดเริ่มต้นในการเดินทางถึงวินว่าอยู่ภายในรัศมีของขอบเขตบริการของรถตู้โดยสารประจำทาง พบว่า ส่วนใหญ่การเดินทางมีระยะทางเกินจากขอบเขตที่กำหนด และจากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารพบว่า ส่วนใหญ่ต้องการให้ขยายเส้นทางเดินรถไปยังบริเวณใกล้เคียงกับที่บ้านหรือที่ทำงาน ส่วนในประเด็นความคิดเห็นในเรื่องระบบขนส่งและระบบจราจรนั้น พบว่า ผู้โดยสารเห็นว่าระบบขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทางสามารถเสริมระบบขนส่งมวลชน ร้อยละ 64.2 ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 49.2 และส่วนใหญ่ผู้โดยสารต้องการระบบตัวต่อ ถึงร้อยละ 89.6 ส่วนที่ไม่ต้องการ เนื่องจากมีรูปแบบการเดินทางที่ไม่ค่อยแน่นอน ทำให้ไม่คุ้มกับค่าบริการ

จากผลการศึกษาดังกล่าว สามารถพิสูจน์ได้ว่ารูปแบบการเดินทางด้วยระบบรถตู้โดยสารประจำทางจำเป็นต้องการเดินทางของประชาชนในปัจจุบันเป็นอย่างมาก ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบและมีประสิทธิภาพ จำเป็นอย่างยิ่งที่ทางภาครัฐและกลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางต้องร่วมมือกันทั้งทางด้านการดำเนินงาน ตลอดจนการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่ง ซึ่งหากประชาชนหันมาใช้บริการระบบรถตู้โดยสารประจำทางมากขึ้น ก็จะช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

Thesis Title The Role of Vanpooling in Linking Mass Transportation Networks :
A case of Victory Monument Station , Bangkok.

Student Miss Jatuporn Nontasiri

Student ID. 42063010

Degree Master of Urban and Regional Planning

Programme Urban and Environmental Planning

Year 2003

Thesis Advisor Assistant Professor.Dr.Yongthanit Pimonsathaen

ABSTRACT

This study is examine the role of vanpooling,one form of paratransit, in linking Mass Transportation Networks on issue capacibility of bus and BTS system,network-accessibility,satisfaction and limitation of vanpooling service.Legal policy will be examined for propose policy and means that suitable to government agency and private operators.

Because of the limitation on time and budget,it must choose study area.This criteria is the core of activities and transportation mode so that study area is the Victory Monument , Bangkok. This study is both a documents-maps and a survey research.From surveying found that the study area have 15 vanpool stations. Thus the study will interviewed vanpooling operators and on the quationaire survey, a sample of 240 passengers,including passengers that origin in CBD and passengers that origin in suburb (defined sampling group by Stratified Random Sampling). The amount of stratified groups are 3 groups,total are 6 groups such as Future Park (Rangsit),Pak Kret,Min Bu Ri,Ram Kam Hang 22,Phra Ram3 and Thonburi Housing Station.In addition to,it will studying the capacibility in Linking Mass Transportation Networks by using GIS (ArcInfo and ArcView Programme).Overlay 3 networks in distance 600 m. and examined the distance from origin to station that distance is in vanpooling boundary.

The study finds that most passengers are female, young adults aged 25-30, monthly household income of Baht 20,000-40,000 Baht and household size is 4 persons. Approximately 61.2 of the sample have some kinds of personal vehicles and as many as 54.9 percent owns at least one car. The majority of objective for trip is work (57.7 percent). The majority of travel time is 05.00 am - 10.00 am (56.7 percent). The majority pattern of trip is walking, paratransit, walking, public transportation (31.7 percent). The frequency is everyday (45.8 percent). The reason of decision using vanpooling service is fastness, convenient-bus can't service in some area and easy to access (64.6, 12.9 and 7.9 percent). And characteristic of car owners don't effect the frequency to service vanpooling.

In addition to this study also indicate that vanpooling must improve on duration, air condition, bus stop, station cleanness, width of seat, insurance and schedule vanpooling data. On beside aspect it identified that win location (CBD-Suburb) correlate attitude and satisfaction of vanpooling service on coverage of routes, service duration, station cleanness, providing station, giving data on fare-routes-schedules. Passengers also want facility are television, radio, books, newspaper and clothing but bell is not essential for travelling. On issue trip, passengers 89.6 percent must travel with another public transportation mode that majority is bus (55.3).

Buffering 3 networks transportation modes show that some routes vanpooling is overlap bus and BTS routes and some routes vanpooling is pararelled bus and BTS routes (vanpooling is drive on the freeway and tollway that to avoid traffic jam). This conclusion of this issue is it have another reason to decision vanpooling service. This is fastness that compatible the quationaire. On the aspect the origin to station that boundary is in vanpooling boundary found that the trip boundary are excess this boundary (600 m.). This study respond the majority of passenger want to expand routes and origin-destination that near home and work places. Its conclusion 64.2 percent of passengers opinions that vanpooling services can support public transportation. It can reduce traffic jam problem 49.2 percent. Passengers amount 89.6 percent want pass ticket that can travel with another transportation mode. Someone that don't want pass ticket because the pattern of trip not regular.

The results of this study can prove the pattern of vanpooling trip that is the favourite mode for people. So that it must consider between government agency and another agency such as vanpooling operators for improvement and development public transportation mode in the future. Eventhough designing in linking mass transportation networks is essential to attract or increase people to use vanpooling more and more. From this reason it is one way to decresed using personal vehicles among urban area.



กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ ด้วยความเมตตาและความปรารถนาดีจากบุคคลหลายท่าน ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ผศ.ดร.ยงธนิศร์ พิมลเสถียร เป็นอย่างสูงที่คำปรึกษาและแนวทางที่สำคัญต่อการศึกษา และให้ความกรุณาในการตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องเพื่อให้งานทำวิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี พร้อมนี้ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ผศ.เลศวิทย์ รังสิรักษ์ และ ผศ.ดร.นิติชาญ ปลื้มอารมย์ ที่ให้ความเมตตาและกรุณาในการตรวจสอบวิทยานิพนธ์และเป็นที่ปรึกษาการสอบวิทยานิพนธ์เป็นอย่างสูง และขอขอบพระคุณคณาจารย์ตลอดจนเจ้าหน้าที่ในภาควิชาการวางแผนภาคและเมืองทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทความรู้ ความเข้าใจแก่ผู้วิจัย และความช่วยเหลือทางด้านต่าง ๆ เป็นอย่างดียิ่งตลอดช่วงเวลาที่ผ่านมา

สำหรับข้อมูลนั้น ผู้วิจัยขอขอบคุณเจ้าหน้าที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่สำนักงานจราจรขนส่งทางบก และเจ้าหน้าที่สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ที่เชื้อเพื่อข้อมูลตลอดจนระยะเวลาในการให้ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์ นอกจากนี้ขอขอบคุณกลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางที่กรุณาระยะเวลาในการให้สัมภาษณ์และอนุญาตให้ผู้วิจัยทำการเก็บแบบสอบถาม

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณมารดา และบุคคลในครอบครัวที่ให้การสนับสนุนทางด้านการศึกษา ในเรื่องทุนทรัพย์และกำลังใจ ตลอดจนเพื่อนนักศึกษาผังเมืองรุ่น 14, เพื่อนนักศึกษาภูมิศาสตร์รุ่น 38, บรรดาพี่ ๆ และเพื่อนร่วมงานที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และพี่ ๆ ที่กรมทรัพยากรน้ำบาดาล กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่คอยให้ความช่วยเหลือ ให้คำปรึกษา และให้กำลังใจในยามที่ท้อแท้ ประโยชน์อันพึงมีจากวิทยานิพนธ์นี้ผู้วิจัยขอบแต่ผู้มีพระคุณทุกท่าน

จตุพร นนทศิริ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	IV
กิตติกรรมประกาศ.....	VII
สารบัญ.....	VIII
สารบัญตาราง.....	XI
สารบัญรูป.....	XIV
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 ประเด็นปัญหาในการศึกษา.....	2
1.3 วัตถุประสงค์.....	3
1.4 กรอบการศึกษา.....	3
1.5 นิยามศัพท์.....	5
1.6 ขอบเขตการศึกษา.....	5
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรมและงานเขียนที่เกี่ยวข้อง.....	9
2.1 แนวคิดด้านการใช้ที่ดินในเมือง.....	9
2.2 แนวคิดด้านระบบคมนาคมขนส่งในเมือง.....	14
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับความต้องการการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ.....	28
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการเชื่อมประสานระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง.....	30
2.5 แนวคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งแบบ Paratransit.....	34
2.6 แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ.....	46
การศึกษางานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง.....	48

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการศึกษา	55
3.1 รูปแบบของการศึกษา	55
3.2 การกำหนดพื้นที่ศึกษา	55
3.3 ขั้นตอนและรายละเอียดของวิธีดำเนินการศึกษา	56
3.4 การกำหนดประชากรและการเลือกตัวอย่าง	59
3.5 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา	62
3.6 เครื่องมือในการศึกษา	66
3.7 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ	66
3.8 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล	69
บทที่ 4 กิจการรถตู้โดยสารปรับอากาศและพื้นที่ศึกษา	70
4.1 วิวัฒนาการของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง	70
4.2 การดำเนินงานรถตู้โดยสารประจำทาง	73
4.3 ลักษณะสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา	92
บทที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูล	102
5.1 ลักษณะประชากรของผู้ตอบแบบสอบถาม	102
5.2 ปริมาณการเดินทาง	105
5.3 การวิเคราะห์โครงข่ายระบบขนส่ง	129
5.4 การวิเคราะห์ตัวแปร	130
5.5 ลักษณะการให้บริการขนส่งสาธารณะประเภทอื่น	153
5.6 ความต้องการเส้นทางเดินรถตู้โดยสารประจำทางเส้นใหม่	154
5.7 ความคิดเห็นของผู้โดยสารที่มีต่อระบบขนส่งรถตู้โดยสารประจำทาง	157

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 6 ข้อเสนอแนะในการศึกษา.....	160
6.1 สรุปผลการศึกษา.....	160
6.2 ข้อเสนอแนะ.....	164
6.3 เส้นทางที่ผู้โดยสารต้องการให้ขยาย.....	167
6.4 งานวิจัยที่ควรทำการศึกษาเพิ่มเติม.....	168
บรรณานุกรม.....	169
ภาคผนวก ก. รายละเอียดการบรรจุรถโดยสารและเส้นทางศึกษา.....	172
ภาคผนวก ข. กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง.....	184
ภาคผนวก ค. การจำแนกกลุ่มเขตและอำเภอของกรุงเทพฯและปริมณฑล.....	234
ภาคผนวก ง. ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทาง.....	236
ภาคผนวก จ. แบบสอบถาม.....	243
ประวัติผู้เขียน.....	247

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 แสดงการเปรียบเทียบลักษณะของพาหนะ.....	18
2.2 แสดงการเปรียบเทียบอัตราเร่ง อัตราหน่วงและความเร็ว.....	18
2.3 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการให้บริการของขบวนแต่ละประเภท.....	19
2.4 แสดงความยาวการเดินทางโดยเฉลี่ยและระยะห่างระหว่างสถานี.....	19
2.5 แสดงการเปรียบเทียบการใช้พลังงาน และปริมาณมลภาวะทางเสียง.....	20
2.6 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุ.....	20
2.7 แสดงการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายของรูปแบบการเดินทางประเภทต่างๆ.....	21
2.8 เกณฑ์การพิจารณาความต้องการระบบขนส่งสาธารณะ แยกตามประเภทกลุ่มผู้เกี่ยวข้อง.....	22
2.9 แสดง Walking Distance.....	27
3.1 เส้นทางรถตู้โดยสารประจำทางทั้งหมด บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ.....	60
3.2 กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย.....	62
4.1 ผลการดำเนินงานรถตู้โดยสารประจำทาง.....	73
4.2 อัตราค่าเช่ารถตู้โดยสารประจำทาง.....	84
4.3 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรถตู้โดยสารประจำทาง.....	85
4.4 สถานที่เก็บ ช่อมแซมและบำรุงรักษารถตู้.....	89
4.5 การกำหนดเงื่อนไขจำนวนรถ เวลา จำนวนเที่ยวของการเดินรถที่ทำการศึกษา.....	92
5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศและอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	103
5.2 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามสถานภาพการศึกษา.....	103
5.3 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามอาชีพ.....	104
5.4 จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามจำนวนยานพาหนะในครอบครอง.....	104
5.5 ลักษณะการครอบครองยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	105
5.6 จุดเริ่มต้นในการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	106
5.7 จุดหมายปลายทางในการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	114
5.8 รูปแบบการเดินทางที่มีรถตู้โดยสารประจำทางเป็นรูปแบบการเดินทางหลัก.....	122
5.9 วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง.....	124
5.10 ช่วงเวลาในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	125
5.11 ความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางต่อสัปดาห์ของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	127

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.12 เหตุผลในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	128
5.13 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทาง.....	138
5.14 ความพึงพอใจในการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกของบริการรถตู้.....	140
5.15 แสดงสมมติฐานในการศึกษา	141
5.16 ความมีอิทธิพลของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องความครอบคลุม ของเส้นทางการให้บริการ	142
5.17 ความสัมพันธ์ของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องความครอบคลุม ของเส้นทางการให้บริการ	143
5.18 ความมีอิทธิพลของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง.....	144
5.19 ความสัมพันธ์ของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง.....	144
5.20 ความมีอิทธิพลของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องความชัดเจนของป้ายจอดรถ.....	145
5.21 ความสัมพันธ์ของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องความชัดเจนของป้ายจอดรถ.....	146
5.22 ความมีอิทธิพลของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องการจัดเตรียมสถานีรับ – ส่ง.....	147
5.23 ความสัมพันธ์ของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องการจัดเตรียมสถานีรับ – ส่ง.....	147
5.24 ความมีอิทธิพลของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลอัตราค่าโดยสาร.....	148
5.25 ความสัมพันธ์ของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลอัตราค่าโดยสาร.....	149
5.26 ความมีอิทธิพลของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลเส้นทางเดินรถ.....	150
5.27 ความสัมพันธ์ของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลในเรื่อง เส้นทางเดินรถ	150
5.28 ความมีอิทธิพลของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องตารางเดินรถ.....	151
5.29 ความสัมพันธ์ของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องตารางเดินรถ.....	152
5.30 ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้โดยสาร.....	153
5.31 การใช้ / ไม่ใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทอื่นร่วมกับรถตู้.....	153
5.32 ประเภทของบริการขนส่งสาธารณะประเภทอื่นที่ใช้ร่วมกับรถตู้.....	154
5.33 พื้นที่ที่ตอบแบบสอบถามต้องการให้ขยายการเดินทาง.....	155

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.34 ความคิดเห็นของผู้โดยสารในเรื่องรถตู้ช่วยเสริมระบบขนส่ง.....	158
5.35 ความคิดเห็นของผู้โดยสารในเรื่องรถตู้ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด.....	158
5.36 ความคิดเห็นของผู้โดยสารในเรื่องระบบตัวต่อ.....	159



สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
1.1 กรอบการวิจัย.....	4
1.2 ผังแสดงกระบวนการวิจัย.....	8
2.1 โมเดลหลายศูนย์กลาง.....	10
2.2 ความสัมพันธ์และปฏิกริยาย้อนกลับระหว่างระบบย่อยต่างๆ ของระบบเมือง.....	12
2.3 ศูนย์ชุมชน.....	13
2.4 ทิศทางการเดินทางเพื่อไปทำงานในเขตชุมชนเมือง.....	25
2.5 แบบจำลองการเดินทางชนิดต่อเนื่องแบบมี 4 ขั้นตอน.....	26
2.6 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกนโยบายระบบขนส่งสาธารณะ.....	29
2.7 ความยืดหยุ่นเชิงพื้นที่ — รูปแบบของเส้นทาง.....	38
2.8 ความยืดหยุ่นเชิงพื้นที่และเวลาสำหรับวิธีการขนส่งในเมือง.....	39
2.9 วิธีการเดินทางในเมืองซึ่งจำแนกตามความยืดหยุ่นเชิงพื้นที่.....	40
2.10 ทางเลือกการขนส่งในเมืองโดยยึดลักษณะทางด้านเวลา — พื้นที่.....	43
2.11 สเปคตรัมของทางเลือกวิธีการเดินทางในเมือง.....	43
2.12 การจัดการระบบ Paratransit ให้เหมาะสมกับรูปแบบการขนส่งทั่วไปในเขตเมือง.....	44
3.1 แผนที่ที่ตั้งวินรถตู้โดยสารประจำทาง.....	63
3.2 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม.....	65
4.1 แผนผังแสดงวิวัฒนาการของการจัดตั้งคิวรถตู้โดยสารปรับอากาศ.....	71
4.2 ผลการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแยกตามประเภทการขนส่ง.....	80
4.3 แผนที่แสดงสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถตู้.....	90
4.4 สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถตู้ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-รามคำแหง 22.....	91
4.5 พื้นที่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ.....	93
4.6 แผนที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	94
4.7 แผนที่รูปถ่ายทางอากาศ บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ.....	95
4.8 แผนที่การใช้ที่ดิน บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ.....	96
4.9 วินรถตู้อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ- ปากเกร็ด.....	97

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
4.10 วินรุตู้โดยสารวัย — มินบุรี	97
4.11 วินรุตู้โดยสารวัย — ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	98
4.12 วินรุตู้โดยสารวัย — งามคำแหง 22	98
4.13 วินรุตู้โดยสารวัย — พระราม 3	99
4.14 วินรุตู้โดยสารวัย — การเคหะธนบุรี	99
4.15 ตัวอย่างป้ายสถานีรุตู้โดยสารประจำทาง	100
4.16 ตัวอย่างการจัดที่นั่งรอสำหรับผู้โดยสาร	101
5.1 แผนที่จุดเริ่มต้นในการเดินทาง วินรุตู้โดยสารวัย — ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	108
5.2 แผนที่จุดเริ่มต้นในการเดินทาง วินรุตู้โดยสารวัย — ปากเกร็ด	109
5.3 แผนที่จุดเริ่มต้นในการเดินทาง วินรุตู้โดยสารวัย — มินบุรี	110
5.4 แผนที่จุดเริ่มต้นในการเดินทาง วินรุตู้โดยสารวัย — งามคำแหง 22	111
5.5 แผนที่จุดเริ่มต้นในการเดินทาง วินรุตู้โดยสารวัย — พระราม 3	112
5.6 แผนที่จุดเริ่มต้นในการเดินทาง วินรุตู้โดยสารวัย — การเคหะธนบุรี	113
5.7 แผนที่จุดหมายในการเดินทาง วินรุตู้โดยสารวัย — ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	116
5.8 แผนที่จุดหมายในการเดินทาง วินรุตู้โดยสารวัย — ปากเกร็ด	117
5.9 แผนที่จุดหมายในการเดินทาง วินรุตู้โดยสารวัย — มินบุรี	118
5.10 แผนที่จุดหมายในการเดินทาง วินรุตู้โดยสารวัย — งามคำแหง 22	119
5.11 แผนที่จุดหมายในการเดินทาง วินรุตู้โดยสารวัย — พระราม 3	120
5.12 แผนที่จุดหมายในการเดินทาง วินรุตู้โดยสารวัย — การเคหะธนบุรี	121
5.13 สัดส่วนวัตถุประสงค์ของการเดินทาง	124
5.14 สัดส่วนช่วงเวลาในการใช้บริการรุตู้โดยสารประจำทาง	125
5.15 แผนที่แสดงขอบเขตการให้บริการของรุตู้โดยสารประจำทาง	131
5.16 แผนที่แสดงขอบเขตการให้บริการของรุตู้ไฟฟ้ามหานคร	132
5.17 แผนที่แสดงขอบเขตการให้บริการของรุตู้โดยสารประจำทาง	133
5.18 แผนที่แสดงขอบเขตการให้บริการของระบบขนส่ง	134
5.19 แผนที่แสดงจุดเริ่มต้นในการเดินทางและ Walking Distance ของรุตู้	135

สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
5.20 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทาง.....	138
5.21 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางเฉลี่ยและความถี่ในการเดินทาง.....	139
5.22 แผนที่พื้นที่ที่ต้องการให้ขยายการเดินรถตู้	160



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

นับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน ทำให้แนวโน้มอัตราการเจริญเติบโตของประชากรในกรุงเทพมหานครเริ่มลดลง อันเนื่องมาจากรัฐกำหนดนโยบายการกระจายศูนย์กลางความเจริญไปยังบริเวณพื้นที่รอบนอก ในขณะที่จำนวนประชากรบริเวณปริมณฑลยังคงมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากพื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานครมีราคาแพง ประชากรส่วนใหญ่จึงไม่สามารถหาที่อยู่อาศัยบริเวณเมืองได้ จำเป็นต้องอพยพออกมาอาศัยอยู่บริเวณปริมณฑลมากขึ้น แต่แหล่งการจ้างงานส่วนใหญ่ยังคงกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพมหานคร และมีแนวโน้มที่จะขยายตัวในอัตราที่สูงขึ้น ทำให้ปริมาณความต้องการการเดินทางของประชากรบริเวณรอบนอกของพื้นที่เข้ามาบริเวณกรุงเทพมหานครสูงขึ้น อีกทั้งทางภาครัฐไม่สามารถขยายขีดความสามารถในการให้บริการระบบขนส่งมวลชนได้เพียงพอกับความต้องการของประชาชน ทำให้การเดินทางของประชาชนบริเวณพื้นที่รอบนอกนั้นเป็นไปด้วยความยากลำบาก โดยรูปแบบการเดินทางที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกวันถือเป็นตัวการสำคัญในการก่อให้เกิดปัญหาการเดินทาง

จากสาเหตุดังกล่าว ทำให้ปัจจุบันเกิดการพัฒนารูปแบบการขนส่งขึ้นใหม่ นั่นคือ การขนส่งในรูปรถตู้โดยสารประจำทาง (Vanpooling) ซึ่งเป็นรูปแบบที่ผสมผสานระหว่างระบบขนส่งมวลชนจากภาครัฐ (Public Operators) และระบบขนส่งจากกลุ่มผู้ประกอบการภาคเอกชน (Private Operators) โดยรถตู้โดยสารประจำทางนั้นถือเป็นรูปแบบที่สำคัญอีกรูปแบบหนึ่งสำหรับการขนส่งในระบบขนส่งกึ่งสาธารณะ (Paratransit) ที่มีการใช้ยานพาหนะรถตู้ร่วมกัน นอกเหนือจากการขนส่งแบบ Car Pooling, Minibus Pooling หรือการขนส่งด้วยรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างที่กำลังเป็นที่นิยมในประเทศไทยเป็นอย่างมาก โดยลักษณะของการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางนี้มีเอกลักษณ์ตรงที่เป็นรูปแบบการเดินทางที่มีการรวมผู้โดยสารที่มีลักษณะการเดินทางในเส้นทางการเดินทางเดียวกัน มีจุดเริ่มต้น-จุดหมายปลายทางในการเดินทางที่อยู่ใกล้กัน และอยู่ในช่วงเวลาเดียวกัน ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางนั้นผู้โดยสารทั้งหมดจะร่วมกันออกค่าใช้จ่าย

ปัจจุบัน การประกอบการรถตู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร ได้จดทะเบียนกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งในการดำเนินการดังกล่าวนี้ ทางภาครัฐได้ทำการออกกฎหมาย พระราชบัญญัติ และข้อบัญญัติเพื่อบังคับใช้กับกลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสาร เช่น ลักษณะรถตู้โดยสารที่จะนำเข้ามา

ประกอบการ การจัดระบบประกันภัย การจัดเตรียมที่จอดรถ เป็นต้น จากที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ทำให้มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการศึกษาถึงกิจการรถตู้โดยสารประจำทางอย่างละเอียด ทั้งในเรื่องบทบาทการขนส่งแบบ Paratransit, ความเชื่อมโยงของโครงข่ายระหว่างรถตู้โดยสารประจำทาง - ระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่น, องค์การที่กำหนดนโยบายและกฎหมาย, ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง, ทัศนคติและความพึงพอใจในการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ตลอดจนความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม เพื่อนำข้อดีข้อต่าง ๆ เหล่านี้ไปพัฒนาและปรับปรุงระบบให้มีประสิทธิภาพต่อไป จากการศึกษาครั้งนี้ พบว่า นอกจากจะได้แนวทางในการเชื่อมโยงระบบขนส่งประเภทต่าง ๆ ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในอนาคตแล้ว ยังช่วยให้ประชาชนหันมาใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางกันมากขึ้น ซึ่งถือเป็นแนวทางหนึ่งในการลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ส่งผลทางอ้อมต่อประเทศชาติในแง่ช่วยประหยัดทรัพยากรน้ำมันเชื้อเพลิง

1.2 ประเด็นปัญหาในการศึกษา

จากการที่ระบบขนส่งมวลชนไม่สามารถให้บริการประชาชนได้อย่างเต็มที่ จนทำให้เกิดการพัฒนารูปแบบการขนส่งขึ้นมาใหม่นั้น ซึ่งในที่นี้ ได้แก่ การขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางที่กลุ่มผู้ประกอบการร่วมกันจัดตั้งสมาคมเพื่อจัดรูปแบบการให้บริการขนส่งที่มีเส้นทางการให้บริการ และความถี่แตกต่างไปตามแต่ละบริเวณนั้น สามารถสรุปประเด็นที่สนใจศึกษา ได้ดังนี้

- 1) ความสัมพันธ์ระหว่างนโยบายจากภาครัฐ และลักษณะการดำเนินการในปัจจุบัน ว่าเกิดปัญหาในการดำเนินการหรือไม่ อย่างไร เพื่อที่รัฐจะได้แนวทางที่เหมาะสมในการให้ความช่วยเหลือแก่กลุ่มผู้ประกอบการต่อไปในอนาคต
- 2) รูปแบบโครงข่ายเส้นทางรถตู้โดยสารประจำทาง และการเข้าถึงการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางว่าเป็นแบบใด
- 3) ระบบขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทางสามารถเสริมระบบขนส่งมวลชนที่รัฐเป็นผู้ให้บริการได้หรือไม่ อย่างไร โดยในที่นี้ได้เน้น ระบบขนส่งมวลชนจากทางภาครัฐที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ การขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง และรถไฟฟ้ามหานคร

1.3 วัตถุประสงค์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาวิจัย เพื่อทำให้เข้าใจหัวข้อและลำดับในการศึกษาอย่างละเอียด และไม่ชัดเจนมากขึ้น สามารถสรุปและแสดงวัตถุประสงค์ของการศึกษาออกเป็น 4 หัวข้อ ดังนี้ คือ

- 1) เพื่อศึกษานโยบายภาครัฐทางการสนับสนุนการให้บริการโดยเฉพาะในด้านกฎหมาย
- 2) เพื่อประเมินความต้องการ,ความพึงพอใจ และข้อจำกัดของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง
- 3) เพื่อศึกษาการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง (Vanpooling) ทางด้านโครงข่ายการเดินทาง - รูปแบบการเข้าถึง และความสามารถในการเสริมระบบขนส่งมวลชน
- 4) เพื่อเสนอแนะนโยบาย ตลอดจนแนวทางที่เหมาะสมกับการดำเนินงานของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง ให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการจัดการระบบขนส่งด้วยรถตู้โดยสารปรับอากาศ เพื่อนำไปสู่การวางแผนและการจัดการระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพต่อไป

1.4 กรอบการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้เริ่มมาจากการเห็นความสำคัญของการขนส่งด้วยระบบรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งพบว่า ปัจจุบันรูปแบบการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางเข้ามามีอิทธิพลอย่างมากสำหรับการเดินทางของประชาชน ทั้งการเดินทางภายในบริเวณเมืองหรือว่าการเดินทางระหว่างเขตเมืองกับชานเมือง ทั้งนี้รัฐถือเป็นตัวการสำคัญในการวางแผนและขยายระบบขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขนส่งในเขตพื้นที่เมือง โดยรัฐจะให้ความช่วยเหลือทั้งด้านองค์การและการวางแผนการขนส่ง, การจัดตั้งองค์กรเพื่อกำหนดกฎหมาย, การให้ความช่วยเหลือทางการเงิน และการดำเนินงานระบบขนส่ง เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ การพิจารณาบทบาทของรัฐสำหรับระบบการขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง จึงกลายเป็นแนวทางสำคัญในการจัดการระบบขนส่งแบบ Paratransit ต่อไป

ในส่วนของรายละเอียดในการศึกษาจะเน้นเฉพาะอุปสงค์ของการเดินทาง (Demand Side) ทางด้านรูปแบบการเดินทาง, ความต้องการการเดินทาง,ทัศนคติและความพึงพอใจต่อบริการรถตู้โดยสารประจำทาง และการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร เป็นต้น โดยจะมีการเสริมในส่วนอุปทานของการเดินทาง (Supply Side) เฉพาะในเรื่องระเบียบ,ขั้นตอนการเข้ามาประกอบการในระบบการเดินทางรถตู้โดยสารประจำทางเท่านั้น

หากพิจารณาเมืองให้เป็นระบบแล้วจะพบว่า ต้องประกอบด้วย 4 ระบบย่อย เพื่อให้เมืองดำเนินไปได้อย่างเรียบร้อยและเป็นระเบียบ ในที่นี้ได้แก่ ระบบประชากร,ระบบอุตสาหกรรม,ระบบที่พักอาศัย และระบบขนส่ง ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าการขนส่งและการใช้ที่ดินจะสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ สามารถสรุปแนวคิดที่เกี่ยวข้องได้ 5 แนวคิด ดังนี้

- 1) แนวคิดด้านการใช้ที่ดินในเมือง เป็นการพิจารณาแบบจำลองรูปแบบการใช้ที่ดินที่เหมาะสมกับการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน และปฏิสัมพันธ์ระหว่างระบบย่อยต่าง ๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

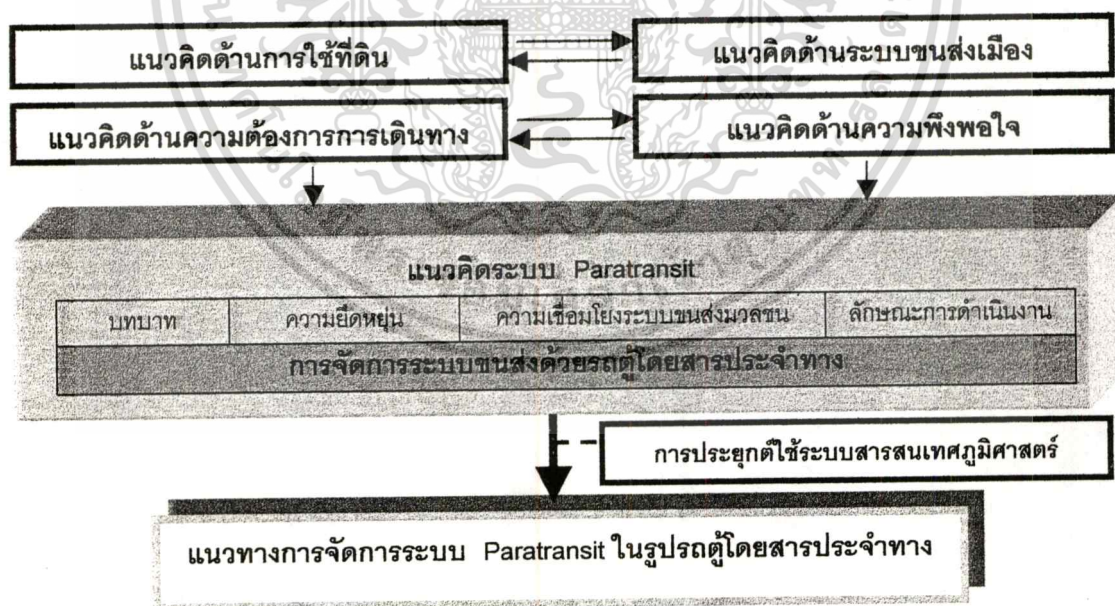
2) แนวคิดด้านระบบคมนาคมขนส่งในเมือง เป็นการพิจารณาสาเหตุของความต้องการการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง ในที่นี้จำเป็นต้องพิจารณาแบบจำลองการเกิดการเดินทาง, แบบจำลองการกระจายการเดินทาง, แบบจำลองรูปแบบการเดินทางพิจารณา และแบบจำลองการจัดเส้นทางเดินทางควบคู่กันไป

3) แนวคิดด้านความต้องการในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน เพื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการ และการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งมวลชน

4) แนวคิดด้านการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชน เพื่อลดความเหลื่อมซ้อนในการดำเนินงาน โดยเน้นการเชื่อมประสานทางด้านองค์กร, การดำเนินงานและทางกายภาพ

5) แนวคิดด้านการขนส่งแบบ Paratransit เพื่อพิจารณาความจำเป็นในการพัฒนาระบบขนส่ง Paratransit, รูปแบบความเชื่อมโยง, ความยืดหยุ่นเชิงพื้นที่และเวลา การออกกฎหมายบังคับใช้จากทางภาครัฐ ตลอดจนการให้ความช่วยเหลือ

6) แนวคิดด้านความพึงพอใจ เพื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจ ตลอดจนลักษณะประชากรที่คาดว่าจะส่งผลต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง สามารถสรุปกรอบการวิจัยตามทิศทางการศึกษาที่กล่าวในข้างต้น ได้ดังรูปที่ 1.1



รูปที่ 1.1 แสดงกรอบการวิจัย

1.5 นิยามศัพท์

รถตู้โดยสารประจำทาง หมายถึง ระบบการขนส่งสาธารณะ (Paratransit) ประเภทหนึ่งที่มีรูปแบบผสมผสานระหว่างระบบขนส่งมวลชนและการขนส่งโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ที่มีการดำเนินงานโดยภาคเอกชน

วิน หมายถึง สถานที่ที่ทางกลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารจัดเตรียมไว้เพื่อใช้จอดรับ-ส่งผู้โดยสาร ทั้งบริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดการเดินทาง

พฤติกรรมการเดินทาง หมายถึง การกระทำของบุคคล ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเลือกรูปแบบการเดินทาง รวมถึงกระบวนการตัดสินใจที่ถือเป็นตัวกำหนดให้เกิดการกระทำเช่นนี้

รูปแบบการเดินทาง หมายถึง ระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ที่ผู้เดินทางเลือกใช้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสะดวก และความเหมาะสมต่อการเดินทางในแต่ละครั้ง

เวลาที่ใช้ในการเดินทาง หมายถึง ช่วงระยะเวลาที่ผู้เดินทางได้เดินทางจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดสิ้นสุดตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ทั้งนี้เวลาในการเดินทางจะแตกต่างกันไปตามสภาพการจราจร และเวลา

1.6 ขอบเขตการศึกษา

สำหรับการศึกษานี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาเฉพาะรถตู้โดยสารประจำทางที่เข้าจดทะเบียนกับกรมจราจรขนส่งทางบก กรุงเทพฯ และมีเส้นทางเดินรถอยู่ในกรุงเทพและปริมณฑล ซึ่งถือเป็นรูปแบบกึ่งทางการ (Semi – Formal Sector) กล่าวคือ ผู้ประกอบการทั้งในรูปแบบบุคคล หรือสมาคมต่างต้องเข้าจดทะเบียนร่วมประกอบการขนส่ง สามารถแบ่งกลุ่มรถตู้โดยสารประจำทางโดยพิจารณาจุดเริ่มต้นในการเดินทาง และจุดหมายปลายทางในการเดินทาง (Destination) สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

- รถตู้โดยสารประจำทางที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ภายในเขตธุรกิจการค้าใจกลางเมือง (CBD)

- รถตู้โดยสารประจำทางที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ชานเมือง (Suburb)

โดยกำหนดประเด็นในการศึกษาออกได้ 4 ด้าน ดังนี้

1.6.1 นโยบายและข้อบังคับ

ในการศึกษา ผู้ศึกษาทำการศึกษานโยบายและข้อบังคับของกรมการขนส่งทางบก กรุงเทพฯ ฯ, องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และสำนักงานคณะกรรมการการจราจรขนส่งทางบก กับลักษณะการดำเนินการ เพื่อทำการกำหนดมาตรการแรงจูงใจต่าง ๆ (Incentives) ในอนาคต

1) กลุ่มนโยบายจากภาครัฐกับลักษณะการดำเนินการในปัจจุบัน เช่น มาตรการด้านภาษี, มาตรการการให้สิทธิพิเศษในการดำเนินงาน, การออกกฎหมายขึ้นมาเพื่อบังคับในเรื่องประกันภัย, ลักษณะยานพาหนะที่ใช้ประกอบการ เป็นต้น

2) บทบาทด้านกายภาพที่สามารถช่วยแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้

3) ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในขั้นตอนการดำเนินงาน เช่น ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น

1.6.2 บทบาทการขนส่งรูปแบบ Paratransit

สำหรับบทบาทการขนส่งรูปแบบ Paratransit ของรถตู้โดยสารประจำทางนั้น ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาในประเด็นต่างๆ ดังนี้

- 1) โครงข่ายเส้นทางเดินรถตู้โดยสารประจำทาง (Network) และรูปแบบการเข้าถึง (Accessibility)
- 2) ความยืดหยุ่นเชิงพื้นที่ (Spatial) และเวลา (Time)
- 3) ความสามารถในการเสริมระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่น เช่น ระบบรถโดยสารประจำทาง และระบบรถไฟฟ้ามหานคร

1.6.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

โดยในส่วนของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางที่สัมพันธ์กับการเดินทางนั้น จากการทบทวนวรรณกรรมสามารถจำแนกปัจจัยต่าง ๆ ได้ ดังนี้

- 1) ระบบรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ไม่เอื้ออำนวย (Availability)
- 2) ความสะดวก (Convenience)
- 3) ความสบาย (Comfort)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งยังสงวนสิทธิ์ในเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 6) ความน่าเชื่อถือของบริการ
- 7) ค่าใช้จ่าย (User Cost)

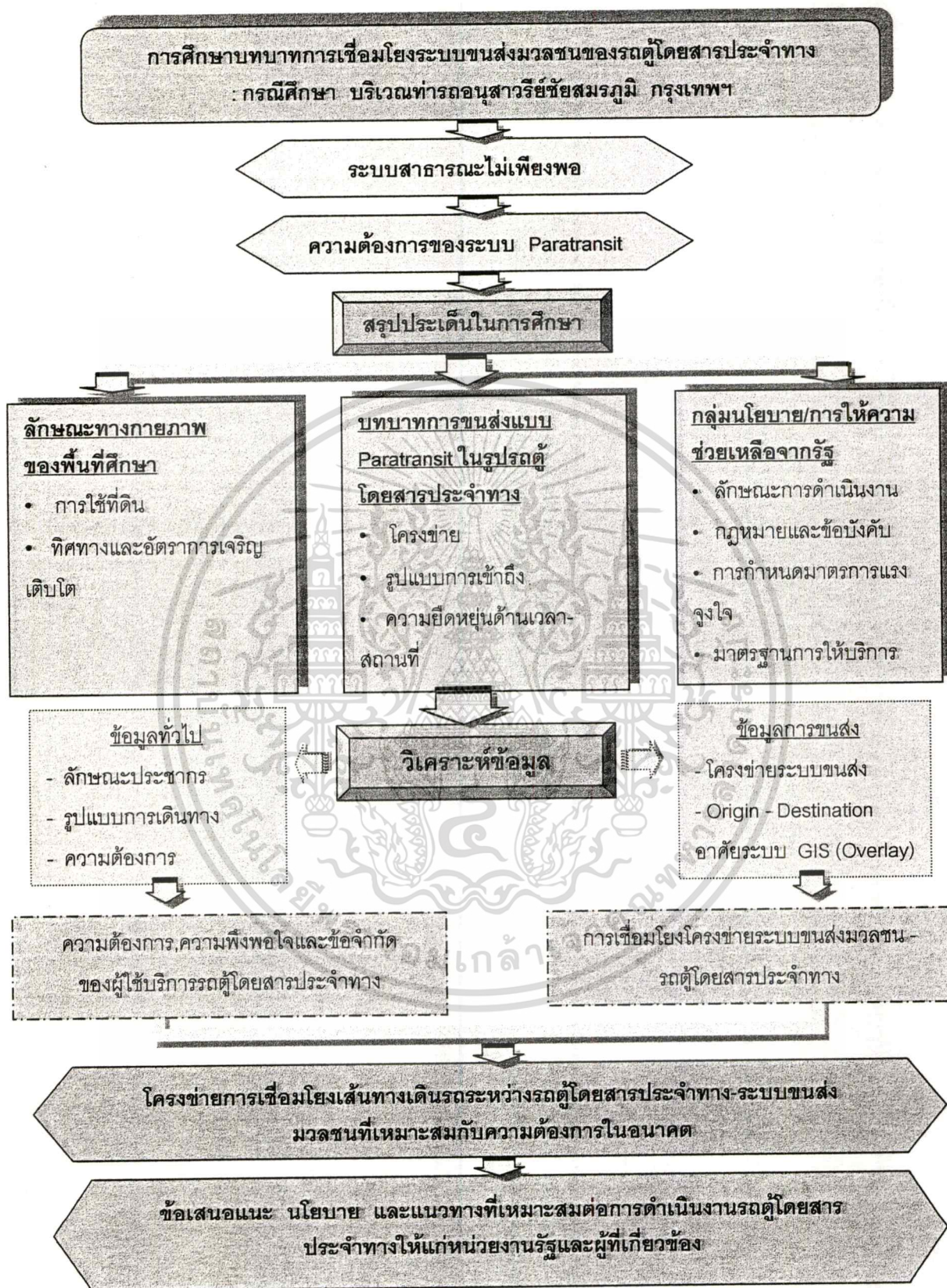
1.6.4 ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

สำหรับประเด็นความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางนั้น ผู้ศึกษาสามารถจำแนกประเด็นในการศึกษาได้ ดังนี้

- 1) สถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร
- 2) ลักษณะรถตู้โดยสารประจำทางที่ให้บริการ
- 3) พนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง
- 4) การจัดการระบบเดินรถตู้โดยสารประจำทาง

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) เพื่อทราบถึงนโยบายและกฎข้อบังคับจากหน่วยงานรัฐที่มีผลบังคับใช้กับผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง
- 2) เพื่อทราบถึงบทบาทการขนส่งแบบ Paratransit ของรถตู้โดยสารประจำทาง ทั้งความสามารถในการขนส่ง, ความสามารถในการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่น เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายให้มีประสิทธิภาพ ตลอดจนทัศนคติและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง
- 3) เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานให้กับภาครัฐ ในการกำหนดนโยบาย, การออกมาตรการแรงจูงใจ (Incentive) และการออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้ในอนาคตให้มีความเหมาะสมกับระบบขนส่งต่อไป



รูปที่ 1.2 แสดงกระบวนการวิจัย
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การทบทวนวรรณกรรมและงานเขียนที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสารต่าง ๆ และผลงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นพื้นฐานในการศึกษา โดยการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งไม่ว่าจะเป็นบริเวณภายในเมืองหรือปริมณฑลนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องทำการศึกษาเกี่ยวกับแนวคิดด้านการใช้ที่ดินในเมือง และแนวคิดระบบคมนาคมขนส่ง โดยในที่นี้แนวคิดการใช้ที่ดินในเมืองจะสะท้อนให้เห็นถึงแบบจำลองรูปแบบการใช้ที่ดินที่สอดคล้องกับลักษณะกรุงเทพมหานคร และระบบเมืองว่ามีตัวแปรใดบ้างที่สัมพันธ์กับการศึกษา ส่วนแนวคิดระบบขนส่งนั้นแสดงให้เห็นถึงแนวคิดการเดินทาง, ประเภทการขนส่ง และระยะทางที่มนุษย์สามารถเดินได้ รวมถึงการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนภายในเมือง ซึ่งทั้งสองส่วนนี้จะมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดในการกำหนดและวางแผนการขนส่งทั้งระบบขนส่งที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้การศึกษาแนวคิดในเรื่องระบบขนส่งถึงสาธารณะ (Paratransit) ก็ถือเป็นสิ่งจำเป็น เพราะการขนส่งในรูปแบบนี้เป็นรูปแบบการเดินทางแบบใหม่ที่เกิดขึ้นในบริบทประเทศไทย ดังนั้น สามารถแบ่งหัวข้อที่ใช้ในการทบทวนวรรณกรรมทั้งทางด้านทฤษฎีและแนวคิด ตลอดจนงานเขียนที่เกี่ยวข้องออกหลัก ๆ ได้ 6 แนวคิด ดังนี้

2.1 แนวคิดด้านการใช้ที่ดินในเมือง

2.1.1 แบบจำลองรูปแบบการใช้ที่ดินของเมือง

แบบจำลองโครงสร้างและการขยายตัวทางพื้นที่ของเมือง¹ ที่ถูกเสนอขึ้นมาเพื่อใช้อธิบายรูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองในอเมริกาเหนือ มี 3 แบบจำลอง คือ

1) แบบจำลองรูปวงแหวน (Concentric Zone Model) ถูกพัฒนาขึ้นในช่วงตอนต้นของทศวรรษ 1920 และตีพิมพ์ในปี 1925 โดย E.W.Burgess ซึ่งตั้งอยู่บนรากฐานของแนวคิดที่ว่า การขยายตัวของเมืองจะเริ่มจากใจกลางเมืองออกไป และแผ่ขยายออกไปโดยรอบในทุกทิศทาง มีลักษณะเป็นรูปวงกลมหรือวงแหวน โดยสมมติว่าบริเวณรอบ ๆ เมืองเป็นที่ราบเรียบ มีการขนส่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านอื่น
¹ C.D. Harris and E.L. Ullman, "The Nature of Cities." Annals of the Americal Academy of Political and Social Science 242 (November 1945):13.

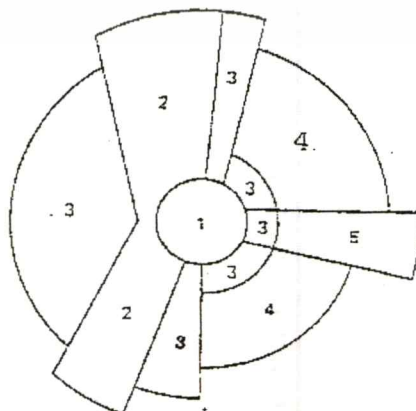
สะดวกเท่าเทียมกัน และมีศูนย์กลางธุรกิจการค้า (CBD) เดียวตั้งอยู่บริเวณใจกลางเมืองและล้อมรอบด้วยการใช้ที่ดินประเภทอื่น

2) แบบจำลองรูปเสี้ยว (Sector Model) โดย Homer Hoyt ถือเป็นผู้คิดค้นแบบจำลองนี้ ได้รับการตีพิมพ์ในปี 1939 ซึ่งพิจารณาว่าความแตกต่างในการเข้าถึงนำไปสู่ความแตกต่างของราคาที่ดินและส่งผลกระทบถึงความแตกต่างของการใช้ที่ดิน

3) แบบจำลองหลายศูนย์กลาง (Multiple Nuclei Model) ถูกพัฒนาขึ้นในช่วงทศวรรษ 1940 ตีพิมพ์ในปี 1945 โดย C.D.Harris และ E.L.Ullman สำหรับแบบจำลองนี้เกิดขึ้นเพราะอิทธิพลของการเดินทางด้วยรถยนต์ ซึ่งแบบจำลองนี้อยู่บนข้อสมมติว่า การใช้ที่ดินในเขตเมืองไม่ได้เกิดขึ้นรอบ ๆ ศูนย์กลางเดียว นั่นคือเมืองจะมีหลายศูนย์กลาง การขยายตัวของเมืองจะแผ่ขยายจากหลายจุดที่อยู่ห่างกัน ทั้งนี้จำนวนและตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์กลางการเจริญเติบโตขึ้นอยู่กับขนาด บทบาท ลักษณะเฉพาะของที่ตั้ง และประวัติของเมือง

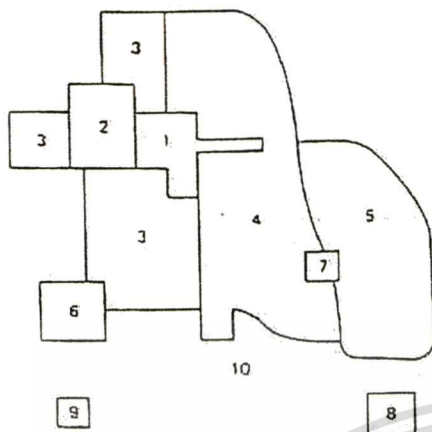


แบบจำลองรูปวงแหวน



1. CBD
2. Wholesale , light manufacturing
3. Low-class residential
4. Middle-class residential
5. High-class residential

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



1. CBD
2. Wholesale , light manufacturing
3. Low-class residential
4. Middle-class residential
5. High-class residential
6. Heavy manufacturing
7. Outlying business district
8. Residential suburb
9. Industrial suburb
10. Commuter zone

แบบจำลองหลายศูนย์กลาง

ที่มา : เสน่ห์ ญาณสาร,ภูมิศาสตร์เมือง,2539.

รูปที่ 2.1 แสดงแบบจำลองรูปวงแหวน แบบจำลองรูปเลี้ยว และแบบจำลองหลายศูนย์กลาง

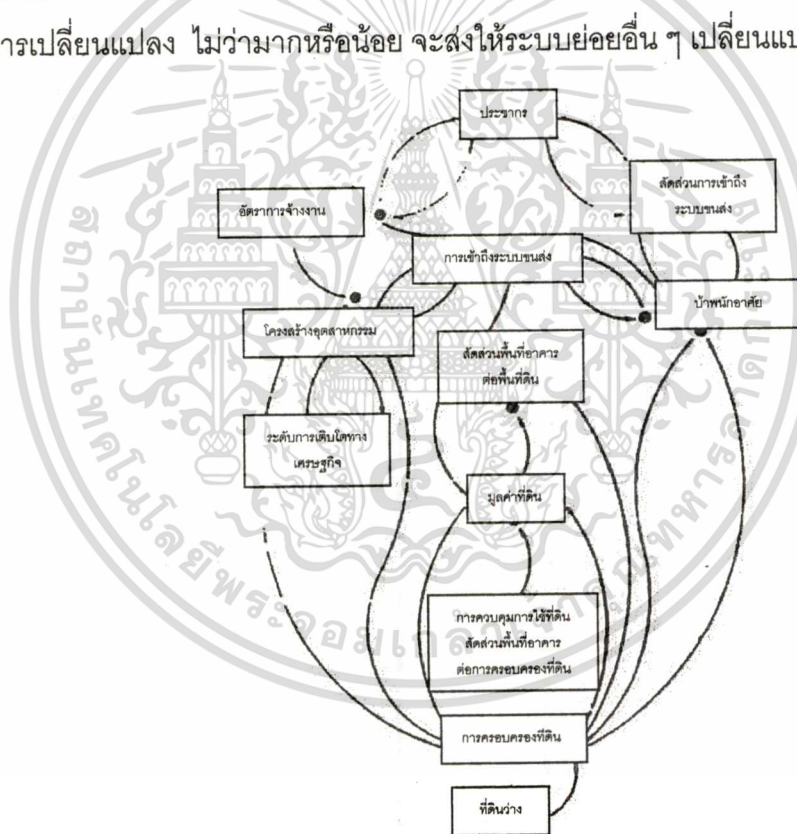
สามารถแบ่งการใช้ที่ดินออกเป็น 10 ประเภทดังนี้

- 1) CBD เขตธุรกิจการค้ากลาง อยู่ในเขตหรือใกล้เขตการค้า มีลักษณะเป็นรูปหลายเหลี่ยม
- 2) Wholesale, Light manufacturing เขตขายส่งและเขตอุตสาหกรรมเบา อยู่ใกล้เส้นทางรถไฟ มีลักษณะเป็นแนวยาวขนานไปกับทางรถไฟ
- 3) Low - Class Residential เขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย อยู่ในบริเวณที่สภาพแวดล้อมทางกายภาพไม่ดี
- 4) Middle - Class Residential เขตที่อยู่อาศัยของผู้มีฐานะปานกลาง มักตั้งอยู่ระหว่างเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยและเขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง
- 5) High - Class Residential เขตที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง อยู่ในบริเวณที่สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ดี
- 6) Heavy Manufacturing เขตอุตสาหกรรมหนัก มักอยู่ใกล้ชานเมือง เพราะมีพื้นที่กว้างขวางสามารถขนส่งวัตถุดิบได้สะดวก
- 7) Outlying business District เขตธุรกิจรอบนอก มักอยู่ใกล้กับเขตที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้สูง
- 8) Residential Suburb เขตที่อยู่อาศัยชานเมือง
- 9) Industrial Suburb เขตอุตสาหกรรมชานเมือง เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่
- 10) Commuter Zone เขตของผู้สัญจร (ไปเช้า-เย็นกลับ) เอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระบบเมือง² หมายถึง องค์ประกอบต่าง ๆ ของเมืองที่ดำเนินไปร่วมกันอย่างสัมพันธ์กัน เพื่อเป้าหมายเดียวกัน คือ ความสุขของคนในเมือง โดยประกอบด้วยระบบย่อย ๆ 4 ระบบ คือ

- 1) ระบบประชากร
- 2) ระบบอุตสาหกรรม
- 3) ระบบที่พักอาศัย
- 4) ระบบขนส่ง

โดยการเปลี่ยนแปลงของเมืองที่เห็นได้ง่ายและชัดเจน คือ ขนาดของเมือง ส่วนใหญ่มักวัดกันที่จำนวนประชากร และหน้าที่ของเมืองที่ให้บริการประชาชนทั้งผู้อยู่อาศัย และผู้ที่เข้ามาทำกิจกรรมในเมือง หากมองภาพการเปลี่ยนแปลงของเมืองอย่างเป็นระบบ พบว่า ขณะที่ประชากรของเมืองมีการเปลี่ยนแปลง ไม่ว่าจะมากหรือน้อย จะส่งให้ระบบย่อยอื่น ๆ เปลี่ยนแปลงตามไปด้วย

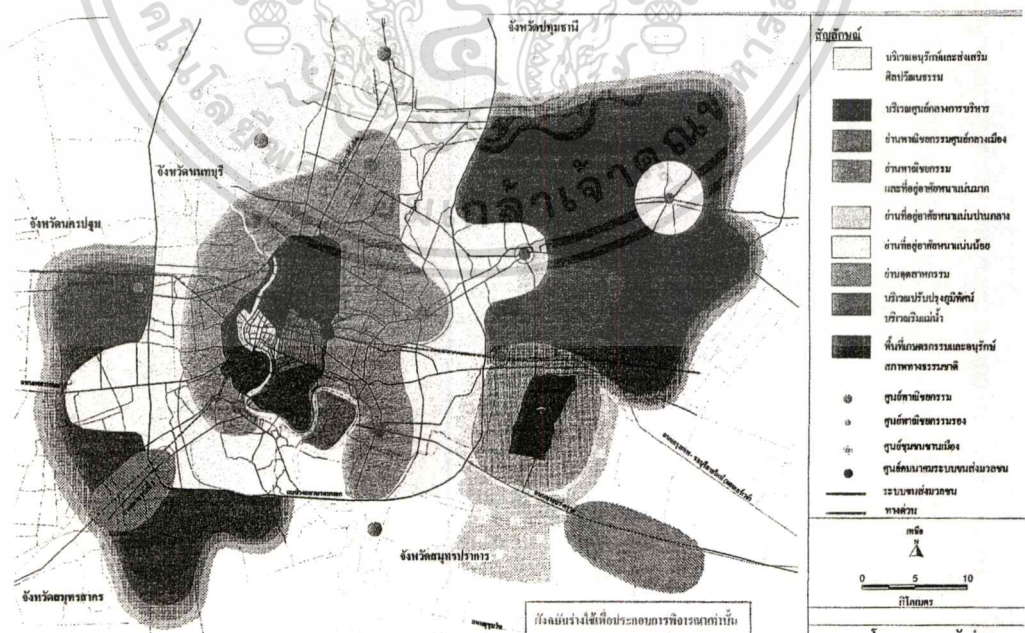


ที่มา:มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์,โครงการปรับแผนแม่บทเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล,2539.

รูปที่ 2.2 แสดงความสัมพันธ์และปฏิกริยาย้อนกลับระหว่างระบบย่อยต่าง ๆ ของระบบเมือง

ซึ่งสอดคล้องกับแบบจำลองรูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองที่ว่า มีระบบอุตสาหกรรม และระบบที่อยู่อาศัย โดยจากรูปที่ 2.3 แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ในการศึกษา ได้แก่ การเข้าถึงระบบการขนส่ง และสัดส่วนการเข้าถึงระบบการขนส่ง

โดยจากแนวคิดแบบจำลองการใช้ที่ดินของเมืองทั้ง 3 แบบที่กล่าวมาข้างต้นแล้วนั้น พบว่ากรุงเทพมหานครเหมาะสมกับรูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองแบบหลายศูนย์กลาง (Multiple Nuclei Model) เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีศูนย์กลางเมืองทั้งศูนย์กลางการบริหารและศูนย์กลางเมืองเชิงพาณิชย์กรรมอยู่เป็นจำนวนมาก โดยจากการที่ประชาชนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นจนเกินขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ ทำให้ประชาชนจำนวนมากจำเป็นต้องอพยพออกไปบริเวณรอบนอก แต่ทว่าประชาชนยังจำเป็นต้องซื้อสินค้าและบริการเพื่อใช้ในการดำเนินชีวิตประจำวันอยู่ ซึ่งทำให้เกิดความลำบากหากต้องเดินทางเพื่อไปซื้อสินค้าและบริการในเมือง ดังนั้น จึงเกิดศูนย์กลางใหม่ ๆ ขึ้นมาเป็นจำนวนมากเพื่อให้บริการกับประชาชนในบริเวณนั้น ๆ ทั้งนี้ระดับสินค้าและบริการจะแตกต่างกันตามขนาดศูนย์กลาง นอกจากนี้การใช้ที่ดินแบบหลายศูนย์กลางนั้นพบว่ามีความสำคัญสำหรับการวางแผน ระบบขนส่งมวลชน (Mass Transportation) นั่นคือ การใช้ที่ดินทุกประเภทสำหรับแบบจำลองนี้จำเป็นต้องมีความสะดวกในการเข้าถึงสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจกรรมที่ต้องอาศัยอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นพิเศษ สามารถแสดงศูนย์กลางชุมชนของกรุงเทพฯ ได้ ดังรูป



ที่มา:สำนักผังเมือง,กรุงเทพมหานคร,2546.

2.2 แนวคิดด้านระบบคมนาคมขนส่งในเมือง

2.2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทาง

การเดินทางเป็นสิ่งที่สืบเนื่องมาจากการที่มนุษย์มีวัตถุประสงค์ที่จะทำกิจกรรมต่าง ๆ โดย W.U.Garrison และ D.F Marble³ อธิบายว่า เมื่อพิจารณาการเดินทางในเมืองที่มีจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางเดียวกัน วัตถุประสงค์ของการเดินทางนั้นจะมี 2 ลักษณะคือ จุดประสงค์เดินทางเพียงประการเดียว (Single Purpose Trip) และหลายจุดประสงค์ (Multiple Purpose Trip) โดยปกติการเดินทางจะเกิดขึ้นได้นั้นมีปัจจัยร่วมกัน 3 อย่าง⁴ คือ

- 1) การดำเนินชีวิตประจำวันที่มีความจำเป็นที่จะต้องประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม
- 2) กิจกรรมเหล่านั้นไม่สามารถดำเนินการได้ในที่เดียวกันจำเป็นต้องมีการเดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมในที่ต่าง ๆ
- 3) ความพึงพอใจหรือประโยชน์ที่ได้จากการประกอบกิจกรรมมีค่าสูงกว่าความยากลำบากที่เกิดขึ้นจากการเดินทางเพื่อไปประกอบกิจกรรม

โดยทั้ง 3 ปัจจัยนี้เป็นส่วนสำคัญในการเกิดการเดินทางขึ้น เมื่อศึกษามุ่งประเด็นเฉพาะการเดินทางภายในเมือง พบว่า การเดินทางภายในเมืองมีหลายรูปแบบ และปริมาณการเดินทางจะมีความสัมพันธ์กับรูปแบบของการเดินทางแต่จะแตกต่างกันไปตามสภาพพื้นที่ ดังนั้นเพื่อที่จะสามารถอธิบายปรากฏการณ์ของลักษณะการเดินทางในแต่ละพื้นที่ จำเป็นที่จะต้องเข้าใจความสัมพันธ์ของทั้ง 2 ส่วนนี้ โดยส่วนใหญ่มีการศึกษาปริมาณการเดินทางใน 5 รูปแบบ⁵ ด้วยกัน คือ

- 1) การศึกษารูปแบบการเดินทางตามพื้นที่
ทำการศึกษาโดยการกำหนดกรอบในการศึกษาแต่ละพื้นที่ กำหนดเส้นล้อมรอบพื้นที่ (Cordon Line) และเส้นแบ่งส่วนพื้นที่ (Screen Line) เพื่อตรวจวัดเปรียบเทียบปริมาณการเดินทางกับข้อมูลเดิมหรือเพื่อสรุปภาพรวมด้านการเดินทางของพื้นที่นั้น
- 2) การศึกษารูปแบบการเดินทางตามประเภทของการขนส่ง

³ นริสา พิษยวรุฒนะ, “การศึกษาลักษณะจากโครงการทางด่วนขั้นที่ 4 ด้านการจราจรในชุมชนเมืองพระประแดง.” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2539), หน้า 19.

⁴ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, การขนส่งมวลชนในเมือง, (กรุงเทพฯ, 2542), หน้า 5-1.

⁵ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, นโยบายและการวางแผนการขนส่งเขตเมือง (กรุงเทพฯ, 2542), เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า หน้า 22-27.
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ศึกษาโดยการแบ่งลักษณะหรือรูปแบบ/ชนิดของพาหนะ ซึ่งปกติ ทางเท้า มักไม่นำมาพิจารณาเพื่อประโยชน์ในการวางแผนโครงข่ายการขนส่ง แต่ถ้ามีการวางแผนเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเดินเท้า ก็จำเป็นจะต้องนำมาพิจารณาด้วย

3) รูปแบบการเดินทางแยกตามวัตถุประสงค์

เนื่องจากการเดินทางไม่ได้สิ้นสุดในตัวเอง ต้องกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ที่จะดำเนินกิจกรรมบางอย่าง จึงมีการกำหนดวัตถุประสงค์ในการเดินทาง สามารถแบ่งเป็นประเภทที่สำคัญ ๆ ดังนี้ คือ

- | | |
|---------------------------------------|-------|
| (1) การเดินทางระหว่างบ้านกับที่ทำงาน | (HBW) |
| (2) การเดินทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน | (HBS) |
| (3) การเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น ๆ | (HBO) |
| (4) การเดินทางที่ไม่สัมพันธ์กับบ้าน | (NHB) |

4) การศึกษารูปแบบการเดินทางตามช่วงเวลา

ทำการศึกษาในแต่ละช่วงเวลา เช่น อาจจะเป็น วัน สัปดาห์และเดือน เป็นต้น ซึ่งปกติการเดินทางในแต่ละวันจะกระจายตัวออกตามช่วงเวลาตามรอบของกิจกรรมที่มนุษย์ต้องกระทำ และโดยทั่วไปจะมีปริมาณการเดินทางกระจุกตัวอยู่ช่วงเช้าและช่วงเย็นภายในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เนื่องจากมีกิจกรรมบังคับ เช่น การไปทำงานและไปโรงเรียน ทำให้เกิดการเดินทางเป็นไปตามรอบเวลาดังกล่าว

5) รูปแบบการเดินทางตามระยะทาง

การศึกษาระยะทางในการเดินทางมีกรณีในการชี้วัดคือ ระยะทางการเดินทาง หน่วยเป็น กิโลเมตร หรือ นาที่ เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงลักษณะ การกระจายการตั้งถิ่นฐาน/ที่พักอาศัย, การจ้างงาน/แหล่งงาน ของประชากรในแต่ละพื้นที่ ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการกำหนดนโยบายด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความสัมพันธ์กับการขนส่ง

สรุปแล้วเนื่องจากบทบาทและหน้าที่ของการเดินทางนั้นมีอิทธิพลต่อประเทศทั้งทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม⁶ โดยการวางกรอบการศึกษารูปแบบของการเดินทางใน 5 รูปแบบ ทำให้เห็นภาพรวมของการจราจรขนส่งภายในเมืองได้ชัดเจนขึ้น และสามารถนำผลการศึกษาเสนอเป็นนโยบายเพื่อแก้ไขและจัดการระบบจราจรให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เช่น เมื่อมีการศึกษาและวิเคราะห์ในเรื่องสัดส่วนการเดินทางตามวัตถุประสงค์ ช่วงเวลาในการเดินทาง และระยะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้แก้ไข ปรับปรุง หรือเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
⁶ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, นโยบายและการวางแผนการขนส่งเขตเมือง (กรุงเทพฯ, 2542), หน้า 11-12.

การเดินทางในแต่ละพื้นที่แล้ว สามารถที่จะกำหนดเป้าหมายเพื่อลดการเดินทาง ระยะการเดินทางของการเดินทางไปทำงานในช่วงเช้าและเย็นได้ เป็นต้น

2.2.2 ประเภทของการขนส่งภายในเมือง

การแบ่งประเภทของการขนส่งในเมืองนั้นมีการเสนอแนวความคิดในการจัดประเภทหลายรูปแบบ สาเหตุสำคัญอย่างหนึ่งในการแบ่งประเภทระบบขนส่งเพื่อที่ให้เกิดความชัดเจนในการอธิบายประเด็นต่าง ๆ เช่น ลักษณะของยานพาหนะ ความเร็ว ความสามารถในการให้บริการ ประสิทธิภาพในการเดินทาง การใช้พลังงานและปริมาณมลภาวะ จำนวนอุบัติเหตุรวมถึงค่าใช้จ่ายในการเดินทางของพาหนะแต่ละประเภท เป็นต้น ตัวอย่างวิธีการแบ่งประเภทการขนส่งภายในเมือง เช่น

การแบ่งประเภทการขนส่งโดยใช้ลักษณะการใช้งาน⁷

- การขนส่งส่วนบุคคล ได้แก่ การขนส่งที่ผู้เดินทางเป็นเจ้าของยานพาหนะ และใช้เดินทางส่วนตัว เช่น การเดินเท้า จักรยาน จักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนบุคคล เป็นต้น
- การขนส่งกึ่งขนส่งมวลชน ได้แก่ การขนส่งโดยผู้ประกอบการที่ให้บริการที่มีความยืดหยุ่นได้สูงตามความต้องการของผู้เดินทาง ผู้เดินทางจะต้องเสียค่าบริการตามที่กำหนดหรือตามที่ตกลงกัน การบริการประเภทนี้ จะไม่มีสายทางประจำ และตารางเวลาทำการ เช่น รถบริการสาธารณะ(แท็กซี่) รถโดยสารรับจ้างไม่ประจำทาง เป็นต้น
- การขนส่งขนส่งมวลชน ได้แก่ การขนส่งที่มีสายทางประจำและตารางเวลาที่ให้บริการที่แน่นอน มีวัตถุประสงค์ที่จะให้บริการกับประชาชนโดยทั่วไป(ที่สามารถจ่ายค่าโดยสารได้) เช่น รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าบนดินใต้ดิน เป็นต้น

การแบ่งประเภทการขนส่งโดยใช้จำนวนผู้เดินทาง

- การขนส่งส่วนบุคคล ได้แก่ การเดินทางโดยมีผู้โดยสาร(ผู้เดินทาง) เพียงคนเดียว หรือ กลุ่มคนกลุ่มเดียว
- การขนส่งเป็นกลุ่ม ได้แก่ การเดินทางของกลุ่มคนทั่วไปพร้อมกันในยานพาหนะเดียว ดังนั้นจะสังเกตได้ว่า ระบบกึ่งขนส่งมวลชนจะอยู่ระหว่างการขนส่งทั้งสองประเภท หากแบ่งด้วยวิธีนี้

Papacostas(1993)⁸ ได้แบ่งประเภทของระบบการขนส่งตามองค์ประกอบ ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกที่ พาหนะ และระบบควบคุม

Khisty(1998)⁹ ได้แบ่งประเภทของการขนส่งมวลชนโดยใช้ลักษณะของการขนส่งอื่น ๆ เป็นตัวกำหนดการแบ่งประเภท ได้แก่

- เขตทาง (Right-of-way)
- เทคโนโลยี (Technology)
- ประเภทของการบริการ (Type of service)

สรุปแล้วถึงแม้จะมีการแบ่งประเภทของการเดินทางในเมืองและการขนส่งมวลชนหลากหลายรูปแบบ แต่ในการแบ่งส่วนใหญ่นั้นก็มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการศึกษา วิเคราะห์และอธิบายรูปแบบของระบบขนส่งให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น สำหรับงานวิจัยมีแนวทางการศึกษาโดยเลือกรูปแบบการแบ่งประเภทการขนส่งโดยใช้ลักษณะการใช้งาน คือ การขนส่งส่วนบุคคล การขนส่งกึ่งสาธารณะ และการขนส่งมวลชน เพราะต้องการศึกษาว่าประเภทการใช้งานของพาหนะที่แตกต่างกัน มีผลต่อระดับของพึงพอใจในด้านต่าง ๆ เป็นอย่างไร

2.2.2.1 วิธีการเปรียบเทียบระบบขนส่งมวลชน

เมื่อเลือกวิธีการแบ่งประเภทของการขนส่งได้แล้ว สิ่งที่ต้องศึกษาต่อไป คือ การเปรียบเทียบลักษณะของรูปแบบการขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ เพื่อเลือกรูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ โดยส่วนใหญ่มีประเด็นการเปรียบเทียบ¹⁰ ดังนี้ คือ

- 1) ลักษณะของพาหนะ (อธิบายไว้ในตารางที่ 2.1)
- 2) อัตราเร่ง อัตราหน่วงและความเร็ว (อธิบายไว้ในตารางที่ 2.2)
- 3) ความสามารถในการให้บริการของยานแต่ละประเภท (อธิบายไว้ในตารางที่ 2.3)
- 4) ความยาวการเดินทางโดยเฉลี่ย และระยะห่างระหว่างสถานี (อธิบายไว้ในตารางที่ 2.4)
- 5) การใช้พลังงาน และปริมาณมลภาวะทางเสียง (อธิบายไว้ในตารางที่ 2.5)
- 6) จำนวนอุบัติเหตุ (อธิบายไว้ในตารางที่ 2.6)

⁸ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก,นโยบายและการวางแผนการขนส่งเขตเมือง (กรุงเทพฯ, 2542), หน้า 110.

⁹ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, การขนส่งมวลชนในเมือง, (กรุงเทพฯ, 2542), หน้า 3-2.

¹⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 3-32 ถึง 3-35

7) ค่าใช้จ่ายของรูปแบบการเดินทางประเภทต่าง ๆ (อธิบายไว้ในตารางที่ 2.7)

ตารางที่ 2.1 แสดงการเปรียบเทียบลักษณะของพาหนะ

รูปแบบการขนส่ง	ความยาวต่อหน่วย (เมตร)	ความกว้าง (เมตร)	จำนวนที่นั่งต่อหน่วย	จำนวนคนขึ้นต่อหน่วย	ทั้งหมด	หมายเหตุ
มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	1.6	0.8	2	-	2	
สามล้อเครื่อง	2.9	1.25	3-4	-	3-4	ตุ๊ก-ตุ๊ก
			8		8	Bemo
Taxi	4.1	1.6	4-5	-	4-5	
Dial-a-Ride	5.5	2.0	16+	-	16+	
Minibus	5.5-7.5	2.0	15-25	0-15	15-40	
Standard Bus	9.4-12.0	2.0-2.5	35-53	28-44	75-80	
Double-decker Bus	9.4-12.0	2.4-2.6	64-102	10-40	70-125	ความสูง 4-4.5 เมตร
Articulated Bus	16.0-18.0	2.4-2.6	36-72	32-68	96-123	
Trolley Bus	11.0	2.5	24-46	30-50	67-82	
Street Car	14.5	3.0	50-60	40-80	99-139	P.C.C.
Light Rail Transit	14.0-30.0	2.4-3.0	30-40	44-160	74-200	
RapidRail Transit	16.0-32.0	2.5-3.2	60-80	150-280	210-360	
Ferry Boat	35.0	13.0	400	-	400	North America
เรือโดยสาร	N/A	N/A	60	-	60	ประเทศไทย

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบก (2542)

ตารางที่ 2.2 แสดงการเปรียบเทียบอัตราเร่ง อัตราหน่วง และความเร็ว

รูปแบบการขนส่ง	อัตราเร่ง (m/s^2)	อัตราหน่วง (m/s^2)	ความเร็วสูงสุด (km/hr)	ความเร็วเฉลี่ย (km/hr)	หมายเหตุ
มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	N/A	N/A	80	10-60	
สามล้อเครื่อง	N/A	N/A	50	10-40	
Taxi	N/A	N/A	110	50-60	
Dial-a-Ride	0.7-0.9	3-6	90	25	
Bus	0.7-0.9	3-6	40-80	10-30	
Express Bus	0.7-0.9	3-6	40-80	35	
Trolley Bus	N/A	N/A	60	N/A	
Street Car	N/A	N/A	50-90	10-20	
Light Rail Transit	1.0-1.47	1.0-1.56	70-95	30-50	ปกติ แรงดัน
Rapid Rail Transit	1.1-1.3	1.1-1.57	80-130	60-70	ปกติ แรงดัน
Ferry Boat	N/A	N/A	N/A	10-25	
เรือโดยสารในคลอง	N/A	N/A	N/A	20	

ตารางที่ 2.3 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการให้บริการของยวดยานแต่ละประเภท

รูปแบบการขนส่ง	จำนวนคนทั้งหมด	จำนวนยวดยาน	Min. Headway (นาที)	Capacity (คน/ชม/ทิศทาง)	Productive Capacity (sp-km/h ²)x10 ³	หมายเหตุ
Taxi	4-5	-	N/A	400-1050	10-25	
Dial-a-Ride	16+	-	N/A	575*	15*	*Estimated
Bus	75-80	-	0.67	5,00-9,000	20-90	
Street Car	99-139	3	2	8,000-15,000	30-150	
Light Rail Transit	74-200	3	1.5	12,000-20,000	75-200	
Rapid Rail Transit	210-360	3-10	2	40,000-62,000	120-600	
Ferry Boat	400	-	10	2400	24-60	

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบก (2542).

ตารางที่ 2.4 แสดงความยาวการเดินทางโดยเฉลี่ย และระยะห่างระหว่างสถานี

รูปแบบการขนส่ง	ระยะทางโดยสารเฉลี่ย (เมตร)	ระยะห่างระหว่างสถานี (เมตร)	หมายเหตุ
มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	3,900	-	
สามล้อเครื่อง	4,500	-	Bemo
Taxi	3,200-5,000	-	
Dial-a-Ride	3,200	-	
Bus	4,500	400-600	
Express Bus	24,000	Widely	
Street Car	N/A	250-500	
Light Rail Transit	Min. 4,800	350-800	
Rapid Rail Transit	6,500-20,000	500-2,000	
เรือโดยสารในคลอง	N/A	600*	*Average

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบก (2542)

ตารางที่ 2.5 แสดงการเปรียบเทียบการใช้พลังงาน และปริมาณมลภาวะทางเสียง

รูปแบบการขนส่ง	Fuel Consumption (km/l)	Energy Consumption (MJ/Pass.-km)	Energy Efficiency (fully laden) (MJ/Pass.-km)	มลภาวะทางเสียง (dB(A))	หมายเหตุ
Motorcycle	20(s)	N/A	1.17	78-88	S= Super Fuel
Taxi	9(s)	9.84	0.74	65-85	
Dial-a-Ride	N/A	9.18*	N/A	80-86	*Estimated
Minibus	8(D)	1.84	0.35		D= Diesel Fuel
Standard Bus	5(D)		0.29		
Double-decker Bus	N/A		0.17		
Express Bus	N/A		0.25		
Light Rail Transit	-	0.88-0.94	N/A	N/A	
Rapid Rail Transit	-	0.64-0.72	N/A	N/A	

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบก (2542)

ตารางที่ 2.6 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุ

รูปแบบการขนส่ง	อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ต่อ 100 ล้าน vehicle-Miles	อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ที่มีคนตายต่อ 100 ล้าน vehicle-Miles	อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ที่มีคนบาดเจ็บต่อ 100 ล้าน vehicle-Miles	หมายเหตุ
Motorcycle	600-1,200	20-80	550-880	
Bus	800-1,100	0.3-1.2	230-580	รวม school, transit, intercity buses
Rail Transit	360-1,100	75-110	1800-8000	
Water	50-90*	7-30*	10-45*	*หน่วย ครั้งต่อ 10 ⁵ x จำนวนเรือ

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบก (2542)

ตารางที่ 2.7 แสดงการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายของรูปแบบการเดินทางประเภทต่าง ๆ

รูปแบบการขนส่ง	Capital Cost Per pair of lane or track (\$/km) x 10 ⁶	Useful Life (ปี)	Annual Operating Cost (\$/vehicle) ^(year)	Ave. Fare (\$)	หมายเหตุ
Taxi	0.2-2.0	8	42,000 ⁽¹⁹⁷⁴⁾	N/A	
Dial-a-Ride	N/A	8-10	34,240 ⁽¹⁹⁷⁴⁾	N/A	
Minibus	N/A	8-10	32,000-45,000 ⁽¹⁹⁷⁴⁾	N/A	
Bus	0.1-0.4	8-12		0.62	
Street Car	1.0-2.0	25-30	N/A	N/A	
Light Rail Transit	3.5-15.0	25-30	43,850 ⁽¹⁹⁷⁴⁾	0.66	
Rapid Rail Transit	8.0-25.0	25-30	70,000-92,000 ⁽¹⁹⁷⁴⁾	0.90	
Ferry Boat	N/A	N/A	N/A	0.87	
เรือโดยสารในคลอง	N/A	N/A	N/A	0.80*	*บาท/กม.

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบก (2542)

การเลือกรูปแบบระบบขนส่งมวลชนนั้น จำเป็นต้อง ระบุเงื่อนไข ความต้องการ เกณฑ์ข้อบังคับ ในการออกแบบระบบ โดยจะต้องพิจารณาทั้งด้านความต้องการ(Demand) และองค์ประกอบที่จะมารองรับการเดินทาง (Supply) ว่ารูปแบบใดมีเหมาะสมความเหมาะสมที่สุดกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่นั้น แต่ความพึงพอใจของกลุ่มผู้โดยสารก็มีความสำคัญไม่น้อยกว่ากัน เพราะในการปรับปรุง และส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนนั้น จำเป็นที่จะต้องจัดระบบขนส่งให้สนองกับความต้องการของกลุ่มผู้ที่เดินทาง โดย Vukan R.Vuchic¹¹ ได้ แบ่งกลุ่มผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนไว้ 3 กลุ่ม คือ ผู้โดยสาร ผู้ดำเนินการและชุมชน พร้อมกันนั้นได้อธิบายความต้องการระบบขนส่งมวลชนของผู้โดยสารไว้ ดังนี้ คือ

ตารางที่ 2.8 แสดงเกณฑ์การพิจารณาความต้องการระบบขนส่งมวลชน แยกตามประเภทกลุ่มผู้เกี่ยวข้อง

ผู้โดยสาร (Passenger)	ผู้ดำเนินการ (Operator)	ชุมชน (Community)
Availability	Area coverage	Level of service / passenger attraction
Punctuality	Frequency	Economic efficiency
Speed / travel time	Speed	Environmental / energy aspects
User cost	Reliability	Social objective
Comfort	Cost	Long-range impacts
Convenience	Capacity	
Safety and security	Safety	
	Side effects	
	Passenger attraction	

ที่มา : Vuchic(1979)

1) ความสามารถในการให้บริการ (Availability)

เพื่อให้มีผู้เข้ามาใช้บริการในระบบขนส่งจำเป็นต้องคำนึงถึงปัญหา 2 เรื่อง คือ ตำแหน่ง (Location) ของสถานีและความถี่ของการให้บริการ (Frequency of service) เพื่อให้ผู้โดยสารใช้บริการได้สะดวกจะต้องมีสถานีอยู่ใกล้และมีความถี่ในการให้บริการสูง แต่เนื่องจากมีข้อจำกัดในเรื่องค่าใช้จ่ายจึงจำเป็นต้องกำหนดตำแหน่งและความถี่ในการให้บริการให้เหมาะสม โดยเฉพาะผู้ที่อยู่ไกลจากสถานีอย่างน้อยที่สุดจะต้องระบบเสริม(feeder) เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางมาสู่สถานีได้ ซึ่งการจัดให้มีระบบโครงข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่และความถี่ในการบริการที่แน่นอนจะทำให้ปริมาณความต้องการใช้ระบบขนส่งมวลชนสูงขึ้น

2) ความตรงต่อเวลา (Punctuality)

ความล่าช้า (Delay)ของการให้บริการทำให้ไม่เดินทางได้ตามเวลาที่กำหนดไว้ มีผลจากหลายสาเหตุ เช่น การจราจรติดขัด รถเสีย สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย โดยเฉพาะปัญหาจราจรติดขัดอาจจะแก้ไขโดยให้สิทธิ์พิเศษหรือแยกเส้นทางขบวนให้ออกจากระบบจราจรในท้องถนน

3) ความรวดเร็วหรือเวลาในการเดินทาง (Speed/travel time)

เวลาที่ใช้ในการเดินทางจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดหมายปลายทาง(Door-to-door speed) นั้นประกอบด้วย 5 ส่วนคือ เวลาในการเดินทางมายังจุดรับบริการ (Access time) เวลาในการรอรับบริการ (Waiting time) เวลาในการเดินทาง (Travel time) เวลาในการเปลี่ยนพาหนะ (Transfer time) และเวลาในการออกจากระบบขนส่งไปยังที่หมาย (Departure time) ผู้โดยสารจะมีความรู้สึกต่อเวลา

ในแต่ละส่วนแตกต่างกันไปไม่เท่ากัน ซึ่งมีการศึกษา พบว่า ผู้โดยสารจะมีความรู้สึกเวลาในการรอรับบริการ (Waiting time) และเวลาการเปลี่ยนยานพาหนะ (Transfer time) จะมีค่ามากกว่าเวลาในการเดินทาง เป็น 2 เท่า และ 2.5 ตามลำดับ และเวลาในการเดินออกจากสถานีไปยังจุดหมายปลายทางนั้นจะมีค่าไม่แน่นอนโดยขึ้นอยู่กับความดึงดูดใจของพื้นที่นั้น ๆ

4) ค่าใช้จ่ายที่เกิดกับผู้ให้บริการ (User cost)

ค่าใช้จ่ายที่เกิดกับผู้โดยสารเป็นปัจจัยที่สำคัญสำหรับผู้เดินทาง ค่าใช้จ่ายนั้นนอกจากจะพิจารณาถึงค่าโดยสารแล้วยังรวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ผู้เดินทางถูกใช้ไปในการเข้าใช้ระบบขนส่งด้วย

5) ความสบาย (Comfort)

ความสบายจัดเป็นปัจจัยด้านคุณภาพซึ่งยากในการระบุให้แน่ชัด แต่ก็มีปัจจัยที่สำคัญที่ต้องพิจารณา เช่น การมีที่นั่งเพียงพอ การขับขีที่ได้คุณภาพ เบาะนั่งสบาย ทางขึ้นลงพาหนะ ความกว้างของทางเดิน เครื่องปรับอากาศ ระดับความดังของเสียงและความเป็นส่วนตัวในการเดินทาง เป็นต้น

6) ความสะดวก (Convenience)

ความสะดวกจัดเป็นปัจจัยทางด้านคุณภาพ เช่นเดียวกับความสบาย แต่จะแตกต่างกันตรงที่ความสบายเป็นสิ่งที่ได้รับการใช้ยานพาหนะ แต่ความสะดวกนั้นจะเป็นความรู้สึกที่เกิดจากการใช้บริการระบบขนส่งทั้งระบบ ซึ่งมีความสำคัญมากในการประเมินทางด้านคุณภาพ สิ่งที่จะต้องพิจารณา เช่น การต่อรถหลายต่อ การให้บริการทุกช่วงเวลา ความเพียงพอของระบบ ใกล้เคียงที่จอดรถ เป็นต้น

7) ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Safety and Security)

ความปลอดภัยของผู้โดยสารนั้น ในแง่การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุสำคัญที่สุด แต่การคุ้มครองผู้โดยสารจากการเกิดอาชญากรรมต่าง ๆ ก็มีความสำคัญไม่น้อยไปกว่ากัน ซึ่งปกติจะทำการวัดการรักษาความปลอดภัย ได้จาก จำนวนสถิติของการเกิดอุบัติเหตุและอาชญากรรมในระบบนั้น

สรุปแล้วข้อดีในการเปรียบเทียบรูปแบบพาหนะแต่ละประเภท คือ ทำให้ผู้เดินทางสามารถตัดสินใจในการเลือกรูปแบบของพาหนะให้ตอบสนองวัตถุประสงค์ในการเดินทางของตนเอง และรัฐสามารถจัดรูปแบบการเดินทางให้สนองกับความต้องการของผู้เดินทางและให้เกิดความเหมาะสมกับลักษณะของเมืองในแต่ละพื้นที่ได้เช่นกัน

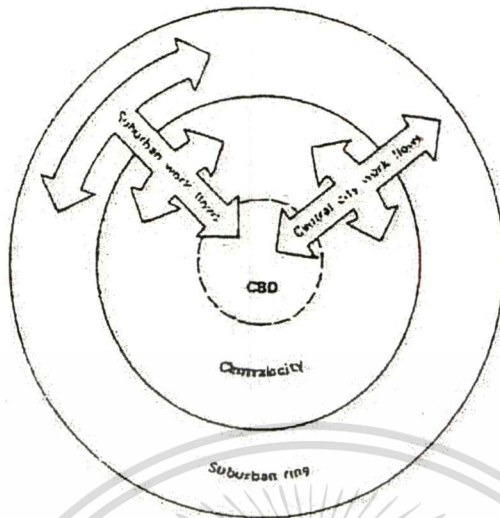
2.2.2.2 รูปแบบการเดินทางในเขตเมือง เมื่อพิจารณาตามวัตถุประสงค์

สำหรับรูปแบบการเดินทางในเมือง เมื่อพิจารณาตามวัตถุประสงค์¹² สามารถแบ่งได้ 2 แบบ ดังนี้

1) การเดินทางเพื่อไปทำงาน

รูปแบบการเดินทางแบบนี้มีลักษณะสม่ำเสมอว่าการเดินทางประเภทอื่น ปัจจุบันการเดินทางเพื่อไปทำงานจะมีลักษณะกระจายกว่าแต่ก่อน ทั้งด้านจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทาง สามารถแบ่งย่อยได้ 4 ประเภท ดังนี้

- การเดินทางที่จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางอยู่ในตัวเมือง (City to City Journey) ผู้เดินทางไปทำงานอาศัยอยู่ในเขตใจกลางเมืองแล้วเดินทางไปทำงานยังแหล่งงานที่อยู่ในเขตเมือง โดยการเดินทางมักใช้ระบบขนส่งมวลชน
- การเดินทางที่จุดเริ่มต้นอยู่ในชานเมือง แต่จุดหมายปลายทางอยู่ในตัวเมือง (Suburb to City Journey) จุดหมายปลายทางมักเป็นบริเวณ CBD โดยการเดินทางอาจเดินทางโดยรถยนต์มาตามทางด่วน หรือถนนสายหลักที่พุ่งเข้าสู่ใจกลางเมือง
- การเดินทางที่ทั้งจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางอยู่ในชานเมือง (Suburb to Suburb Journey) เป็นการเดินทางจากเขตที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมืองไปยังแหล่งจ้างงานใกล้เคียง แต่บางครั้งอาจต้องเดินทางข้ามเมือง พบว่าบริเวณนี้มีการให้บริการขนส่งมวลชนน้อย
- การเดินทางที่จุดเริ่มต้นอยู่ในตัวเมือง แต่จุดหมายปลายทางอยู่ชานเมือง (City to Suburb Journey) มีจุดเริ่มต้นในเขตใจกลางเมืองหรือใจกลางเมือง และมีจุดหมายปลายทางที่สิ้นสุดในเขตรอบนอกเมืองถือเป็นการเดินทางแบบย้อนกลับ (Reverse Commuting) มักไม่ค่อยได้รับบริการอย่างพอเพียงจากเส้นทางที่มีในเมือง



ที่มา : T.A. Hartshorn, Interpreting the City: An Urban Geography (New York: Wiley, 1980)

รูปที่ 2.4 แสดงทิศทางการเดินทางเพื่อไปทำงานในเขตชุมชนเมือง

2) การเดินทางที่ไม่ใช่เพื่อการทำงาน (Non - work Trips)

สามารถจำแนกรูปแบบการเดินทางประเภทนี้ได้ 3 แบบ คือ

- การเดินทางด้านสังคม (Social Trips) คือ การเดินทางไปเยี่ยมเยียนเพื่อนฝูง การเดินทางติดต่อกับเพื่อนบ้าน และการเดินทางไปเยี่ยมเยียนญาติ
- การเดินทางไปซื้อสินค้า (Shopping Trips) การเดินทางประเภทนี้ขึ้นอยู่กับ การกระจายของร้านค้า ประเภทสินค้าที่จะซื้อ พบว่า การเดินทางประเภทนี้สัมพันธ์กับระยะทางมาก
- การเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ (Recreational Trips) การเดินทางมักเป็นในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์หรือช่วงเทศกาล โดยระยะทางการเดินทางขึ้นอยู่กับฐานะทางเศรษฐกิจ

2.2.2.3 การพยากรณ์ความต้องการเดินทาง

ในการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาการเดินทางและการขนส่งทั้งระยะสั้นและระยะยาว จำเป็นต้องเข้าใจพฤติกรรมและความต้องการเดินทางทั้งปัจจุบันและอนาคต โดยสามารถพยากรณ์ความต้องการเดินทางได้จากแบบจำลองต่อเนื่อง (Sequential Models)¹ ประกอบด้วย 4 แบบจำลองย่อย คือ

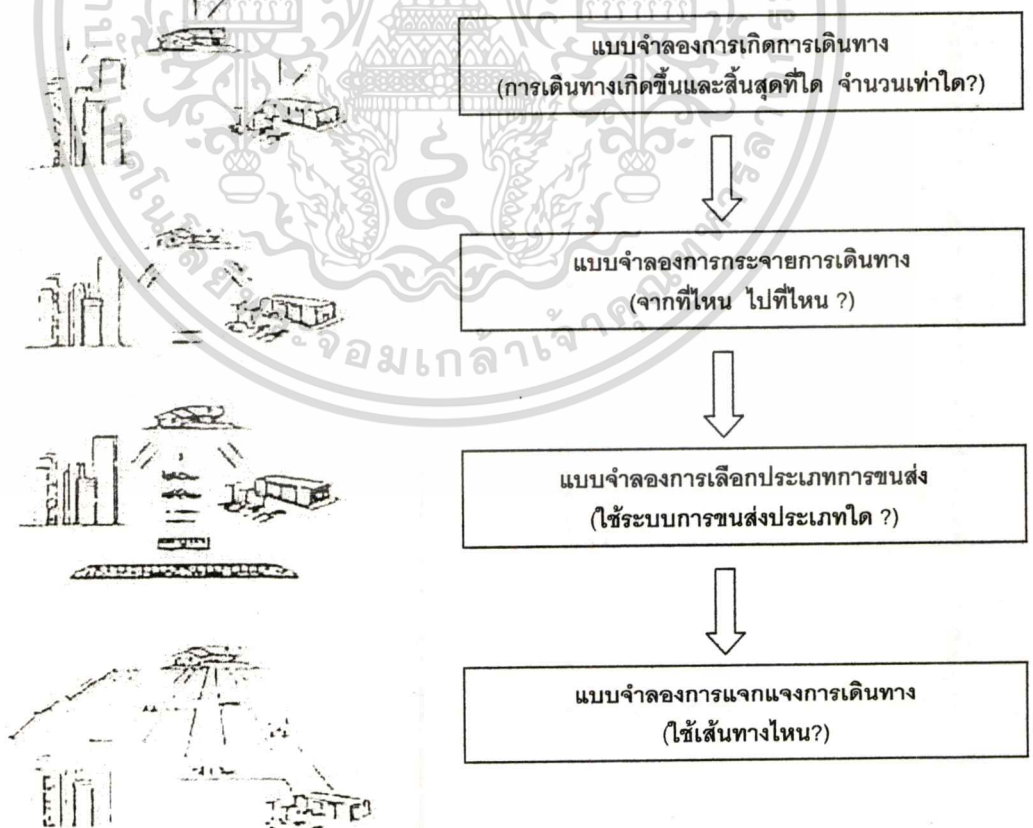
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model) ใช้อธิบายการเกิดการเดินทางของคน ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองนี้ออกมาในรูปการเดินทางที่ปลาย (Trip Ends) ของแต่ละพื้นที่ย่อย (Zone) ซึ่งแยกตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง

- แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model) ใช้เพื่อกระจายการเดินทางที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ย่อยใด ๆ (Zone) ไปยังพื้นที่ย่อยอื่น ๆ ตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง (Trip Purpose) และการดึงดูดการเดินทาง (Trip Attraction) ที่แตกต่างกัน โดยจัดให้อยู่ในรูปของตัวแปรต่าง ๆ ที่สัมพันธ์ต่อการเกิดการเดินทางและการใช้ที่ดินปัจจุบัน

- แบบจำลองรูปแบบการเดินทาง (Model Split Model) ใช้อธิบายการเลือกรูปแบบของการเดินทาง ทำให้ทราบจำนวนการเดินทางโดยรูปแบบต่าง ๆ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

- แบบจำลองการจัดเส้นทางเดินทาง (Traffic Assignment Model) แบบจำลองนี้จัดเป็นขั้นตอนสุดท้ายของการพยากรณ์การเดินทาง โดยเป็นขั้นตอนการจัดจำนวนการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย (Interzonal Trip) ที่เกิดขึ้นลงบนโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ทั้งนี้เพื่อให้ทราบว่าผู้เดินทางเลือกใช้เส้นทางใดเพื่อการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางนั่นเอง



จากการทบทวนวรรณกรรมการขนส่งนั้น สามารถพิจารณาตัวแปรการวิจัยได้เป็น ตัวแปรในเรื่องวัตถุประสงค์ในการเดินทาง,จุดเริ่มต้น-จุดหมายปลายทางในการเดินทาง,การเลือกเส้นทางในการเดินทาง และ Modal Split ของการเดินทาง เพื่อให้เห็นภาพรวมของการเดินทางของคนด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิได้ชัดเจนยิ่งขึ้น ซึ่งถือเป็นตัวสำคัญในการกำหนดและวางแผนการขนส่งในอนาคต

2.2.3 Walking Distance

ความสามารถในการเดินของคน¹³ จะแตกต่างกันไปตามแต่ละบริเวณ ดังตาราง

ตารางที่ 2.9 แสดงระยะทาง Walking Distance ของคน

ระยะทาง	กิจกรรม	ที่มา
300 ฟุต (91.5 เมตร)	ที่จอดรถที่ศูนย์การค้า	Lynch 1971,333
500 ฟุต (152.5 เมตร)	70% ของชาวอเมริกันที่เต็มใจที่จะเดินในแต่ละวัน	Untermann 1984
600 ฟุต (183 เมตร)	ที่จอดรถที่ศูนย์การค้าใหญ่	Lynch1971,333
900 ฟุต (274.5 เมตร)	ระยะทางเฉลี่ยในการเดินไปย่านการค้า	Lieberman1984
1000 ฟุต (305 เมตร)	ที่จอดรถสำหรับทำงาน	Lynch1971,341
1500-2000ฟุต (457-610เมตร)	ระยะทางเดินใน Park-and-ride ที่มากที่สุด	Traffic Engineering Handbook
2000 ฟุต (610 เมตร)	ระยะทางเดินที่ถือว่าสบาย	Calthotpe1993,56
1½ ไมล์ (805 เมตร)	ระยะทางเดินไปป้ายรถเมล์	Pushkarev and Zupan 1975
3000 ฟุต (915 เมตร)	80% ของการเดินทางที่น้อยกว่า 3000 ฟุต	Pushkarev and Zupan 1975
1 ไมล์ (1,610 เมตร)	การเดินไปทำงาน	Pushkarev and Zupan 1975

ที่มา:Allan Jacobs,Great Streets,1993.

¹³ Slan Q'Sullivan and John Morrall,Walking Distances to and from Light-Rail Transit Stations,1993.

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับความต้องการการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน

2.3.1 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน

ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน¹⁴ แบ่งประเด็นหลัก ๆ คือ

1) ปัจจัยด้านผังเมืองและการใช้ประโยชน์ของที่ดิน

การใช้ประโยชน์จากที่ดินหรือการจัดวางตำแหน่งของสถานที่ต่างๆ ในแต่ละเมืองที่ต่างกัน จะมีผลกับความต้องการในการเดินทาง ถ้าทุกกิจกรรมสามารถจัดทำได้ในบริเวณเดียวกัน การเดินทาง ก็จะมีลักษณะเป็นการเดินทางระยะสั้นและใช้เวลาเดินทางน้อย แต่ถ้าสถานที่ต่าง ๆ เช่น ที่เรียน ที่ทำงาน และที่อยู่อาศัยที่อยู่ห่างไกลกันนั้น ก็จะทำให้การเดินทางไกลขึ้นและใช้เวลามากขึ้นด้วย

2) ลักษณะของผู้เดินทาง

เมื่อพิจารณาอิทธิพลของลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทางพบว่าปัจจัยที่ส่ง ผลต่อการใช้ระบบขนส่งมวลชนได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้และจำนวนรถยนต์ที่มีอยู่ในครอบครอง

3) วัตถุประสงค์ในการเดินทาง

วัตถุประสงค์ในการเดินทางที่แตกต่างกันนั้นมีผลกับสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่ง มวลชน เช่น ในโครงการพัฒนารูปแบบจำลองและระบบฐานข้อมูลจราจร (UTDM) โดยสำนักงาน คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เมื่อปี พ.ศ.2538 พบว่า การเดินทางประเภทระหว่างบ้าน กับโรงเรียน (HBS) มีแนวโน้มที่จะใช้ระบบขนส่งมวลชนมากกว่าการเดินทางประเภทอื่น

4) ปัจจัยด้านการบริการ

จะสะท้อนทัศนคติของผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนที่มีต่อการบริการของระบบขนส่งมวลชนมีการ วัดอิทธิพลจากปัจจัยด้านการบริการ 2 ส่วนคือ

- การวิเคราะห์ค่าความยืดหยุ่น
- การสำรวจทัศนคติ

ประเด็นที่ทำการสำรวจทัศนคติของผู้เดินทาง ได้แก่ ค่าโดยสาร เวลาในการเดินทาง ความถี่ในการให้บริการและช่วงห่างของการปล่อยรถ ระยะทางของการบริการ ความสะดวกสบาย ความเชื่อถือได้ของการบริการ (Reliability) และความปลอดภัย

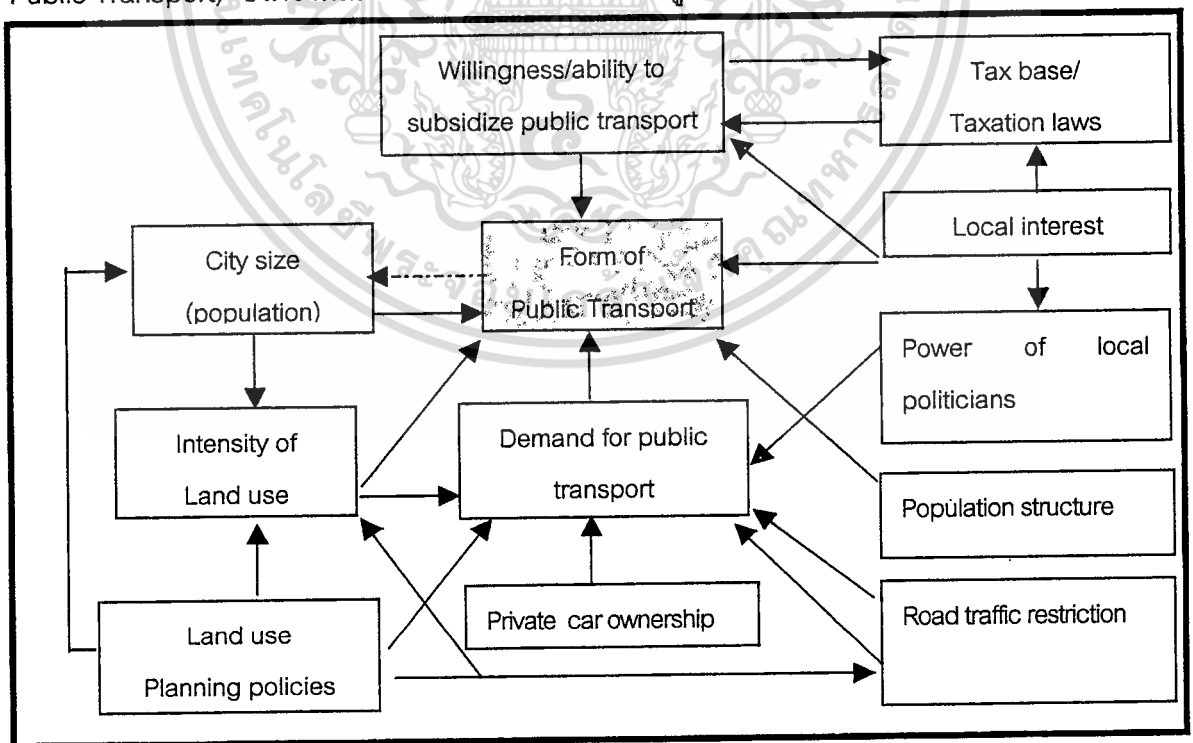
กล่าวโดยสรุปแล้ว ระบบขนส่งมวลชนนั้นจะมีความเหมาะสมหรือคุ้มค่าในการให้บริการ ก็ต่อเมื่อมีปริมาณผู้ใช้บริการในเส้นทางนั้นสูง ดังนั้น หากสามารถกำหนดหรือควบคุมผังเมืองให้

¹⁴ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, การขนส่งมวลชนในเมือง, (กรุงเทพฯ, 2542), หน้า 5-2 ถึง 5-23.

เกิดความหนาแน่นของความต้องการใช้บริการสอดคล้องกับลักษณะประชากร จุดประสงค์ในการเดินทาง และความพึงพอใจในการให้บริการ ก็จะส่งผลทำให้การให้บริการขนส่งมวลชนคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังทำให้ทราบถึงโอกาสที่ควรส่งเสริมและแก้ไขปัญหาหรืออุปสรรคของระบบ นอกจากนั้นยังเป็นข้อมูลที่น่าไปใช้ในการวิเคราะห์การเลือกประเภทของการเดินทาง

2.3.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกระบบขนส่งมวลชน

Barry J. Simpson¹⁵ ได้แสดงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกนโยบายระบบขนส่งมวลชนไว้ ดังนี้ คือ ความสนใจของชุมชน (Local Interest) ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ (Power of Local Politicians) พื้นฐานในการเก็บภาษีหรือกฎหมายในการเก็บภาษี (Tax Base/Taxation Laws) การวางแผนและนโยบายในการใช้ที่ดิน (Land Use Planning Policy) ขนาดของเมือง (รวมทั้งปริมาณประชากร) (City Size (population)) ความหนาแน่นของการใช้พื้นที่ (Intensity of Land Use) การมีรถยนต์ส่วนบุคคลของประชาชน (Private Car Ownership) ข้อจำกัดทางด้านการจราจรบนถนน (Road Traffic Restriction) โครงสร้างของประชากร (Population Structure) และความต้องการระบบขนส่งมวลชน (Demand For Public Transport) ซึ่งความสัมพันธ์สามารถแสดงได้ตามรูปที่ 2.1



ที่มา Barry J. Simpson (1994)

รูปที่ 2.6 แสดงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกนโยบายระบบขนส่งมวลชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้ในเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่มีการใช้ใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างถึงที่มาของเอกสารนี้ทุกครั้ง

¹⁵ Barry J. Simpson, *Urban Public Transport Today* (London: E& FN Spon, 1994), pp.141-142.

สรุป ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกระบบขนส่งมวลชนนั้นมีความสำคัญต่อปริมาณความต้องการในการใช้ระบบขนส่งมวลชน เพราะเมื่อสามารถเข้าใจถึงความสัมพันธ์และการเชื่อมโยงของปัจจัยต่าง ๆ ก็จะทำให้การปรับปรุง และส่งเสริมให้ประชาชนเปลี่ยนค่านิยมหันมาเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนได้เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นนโยบายหนึ่งของรัฐในการแก้ไขปัญหาจราจรที่เป็นอยู่ในสภาพปัจจุบัน

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนภายในเมือง

สำนักงานคณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก¹⁶ ได้ศึกษา การเชื่อมประสานระบบขนส่งในเมือง และอธิบายว่า เป็นการนำบริการขนส่งมวลชนในปัจจุบันที่ถูกบริการแยกจากกัน มาบริหารจัดการให้เป็นหนึ่งเดียว การเชื่อมประสานบริการเป็นการส่งเสริมให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างบริการในระบบขนส่งมวลชน อันจะนำไปสู่การยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการ โดยทั่วไปวัตถุประสงค์ (Objectives) ในการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนคือ

- เพื่อให้เกิดบูรณาการในการให้บริการขนส่งทั้งที่ดำเนินการโดยภาครัฐบาลและเอกชน
- เพื่อจัดบริการเข้าซ้อนที่ก่อให้เกิดความสิ้นเปลืองสูญเสียเปล่าทรัพยากร แล้วเสริมในส่วนที่ยังขาดแคลน
- เพื่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดจากการวางแผน การลงทุน การตลาด และการใช้สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) ร่วมกัน
- เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบายจากการเดินทางไปสถานที่ใดก็ได้ในระบบด้วยการจ่ายค่าโดยสารเพียงครั้งเดียว (Single Fare) และสามารถเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางอย่างสะดวกและมีประสิทธิภาพ

2.4.1 หลักการเชื่อมประสาน

การเชื่อมประสานบริการขนส่งมวลชนควรดำเนินการ 3 ด้าน ดังนี้

- 1) การเชื่อมประสานทางองค์กร (Institutional Integration)

¹⁶ สำนักงานคณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก, การขนส่งมวลชนในเมือง, (กรุงเทพฯ, 2542), หน้า 10-1 ถึงเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า 10-84.
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพื่อจัดโครงสร้างองค์กรของกลุ่มผู้ประกอบการ ให้สามารถประสานงานกันได้ เพื่อเกิดเอกภาพในการวางแผนและการดำเนินการ โดยรูปแบบของการจัดตั้งองค์กรเพื่อเชื่อมประสานหน่วยงานผู้ให้บริการขนส่ง สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 รูปแบบ คือ การจัดเก็บค่าโดยสารร่วม (Tariff Associations) การจัดตั้งกลุ่มผู้ให้บริการขนส่งมวลชน (Transit Communities) การจัดตั้งองค์กรกลางเพื่อการขนส่งมวลชน (Transit Federations) และ การควบรวมบริษัท (Mergers)

2) การเชื่อมประสานการดำเนินการ (Operational Integration)

เป็นการจัดการเพื่อให้สามารถประสานการให้บริการขนส่งได้อย่างสอดคล้องและเกื้อหนุนกันและกัน และสามารถจัดสรรการใช้ทรัพยากรให้คุ้มค่าสูงสุด โดยแนวทางการเชื่อมประสานประกอบด้วย การจัดการบริการส่วนเกิน,การจัดรูปแบบการให้บริการให้ตรงกับความต้องการ,การเก็บค่าโดยสารร่วม,การลดค่าโดยสาร,ระบบไว้เนื้อเชื่อใจ และการประสานระบบข้อมูลการเดินทาง

3) การเชื่อมประสานทางกายภาพ (Physical Integration)

เป็นการจัดการการใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวก(Facilities) และอุปกรณ์(Equipment) ร่วมกัน เช่น สถานีร่วมและป้ายสัญลักษณ์ต่างๆเป็นต้น โดยมีครอบคลุมถึง มาตรฐานของยานพาหนะ อุปกรณ์เก็บค่าโดยสาร สัญลักษณ์ของระบบ การใช้ร่วมร่วมกัน และการก่อสร้างสถานีร่วมเป็นต้น ในทางปฏิบัติการเชื่อมประสานทางกายภาพมักดำเนินการพร้อมกับการประสานการดำเนินการ เช่น สถานีที่มีบริการจอดแล้วจร หรือ สถานีเชื่อมต่อ (Terminal Interchange) มักใช้ระบบเก็บค่าโดยสารแบบไว้เนื้อเชื่อใจ การเชื่อมประสานทางกายภาพของระบบขนส่งมวลชนจะต้องคำนึงถึงองค์ประกอบดังต่อไปนี้ สถานีร่วม (Intermodal Terminals) ที่พักผู้โดยสาร (Transit Shelters) การแสดงเส้นทางตารางเวลาเดินรถและยานพาหนะ (Route,Schedule and Vehicle Identification) ที่จอดรถสำหรับจอดแล้วจร (Park-and-Ride Facility) ที่จอดรถและส่ง (Kiss-and-Ride) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า (Pedestrian facility) เป็นต้น

2.4.2 การเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนในต่างประเทศ

การเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนในยุโรปเริ่มมีขึ้นมาประมาณ 60-70 ปี ส่วนการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนในสหรัฐอเมริกามีการศึกษาอย่างจริงจังเมื่อประมาณ 20 กว่าปีที่ผ่านมานี้ โดยการเชื่อมประสานของประเทศอเมริกานั้นได้ศึกษาแบบแผนการเชื่อมประสานที่ปฏิบัติในยุโรปเป็นแนวทางในการดำเนินการ

การเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนในยุโรป เริ่มต้นจากการเชื่อมประสานด้านองค์กรในลอนดอนตั้งแต่ปี ค.ศ.1933 ในปารีสปี 1949 ในฮัมบูร์กปี 1965 ในมิวนิค ปี 1971 และนอกจาก 4 เมืองนี้แล้วยังมีหลายเมืองที่มีการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนที่ดี เช่น นิวคาสเซิล ออสโล สต็อกโฮล์ม

โกเตเบอร์ก โคเปนเฮเกน และเอดินเบิร์ก ซึ่งลักษณะของการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนทั้งทางด้านองค์กร การดำเนินการและทางกายภาพที่เกิดขึ้นใน 10 เมืองในยุโรป โดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มเมืองที่อยู่ในข่ายที่มีการใช้ระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้น ได้แก่ มินิค ฮัมบูร์กและสต็อกโฮล์ม กลุ่มเมืองที่มีการใช้ระบบขนส่งมวลชนคงตัว ได้แก่ ปารีส โคเปนเฮเกน และออสโล และกลุ่มเมืองที่มีแนวโน้มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะลดลง ได้แก่ โกเตเบอร์ก ลอนดอน นิวคาสเซิล และเอดินเบิร์ก

ปัจจัยหลักที่ทำให้ระบบขนส่งมวลชนของทั้ง 10 เมืองในยุโรปดังกล่าวประสบความสำเร็จในการให้บริการ ประกอบด้วย 5 ปัจจัย คือ

- 1) รัฐมีส่วนร่วมเป็นเจ้าของในระบบขนส่งมวลชน
- 2) การบริหารและการจัดการที่มีประสิทธิภาพ
- 3) การได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากรัฐอย่างเพียงพอ
- 4) การเริ่มด้วยการเชื่อมประสานทางองค์กร
- 5) มีความต้องการใช้ระบบขนส่งมวลชนอย่างสม่ำเสมอ

การเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนในอเมริกา ยังไม่พัฒนาเทียบเท่ายุโรปแต่หน่วยงานต่าง ๆ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนและได้มีการพัฒนาการเชื่อมประสานระบบขนส่งไปบ้างแล้วในบางเมือง โดยมีนโยบายของรัฐที่ช่วยสนับสนุนการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนมีดังนี้

1) การเป็นเจ้าของระบบขนส่งมวลชนโดยรัฐ (Public Ownership of Transit Services) ตั้งแต่ปี 1964-1974, Urban Mass Transportation Act ของอเมริกาได้เปลี่ยนนโยบายใหม่ คือ ให้ความช่วยเหลือเป็นพิเศษสำหรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เป็นเจ้าของโดยรัฐ ในช่วงนี้รัฐบาลท้องถิ่นได้รับแรงกดดันจากผู้ให้บริการที่เป็นเอกชนเพื่อขอรับความช่วยเหลือจากรัฐบาลกลาง จึงเริ่มเกิดการเชื่อมประสานทางองค์กรของผู้ให้บริการขนส่งมวลชนอิสระต่าง ๆ ขึ้นในหลายเมือง กล่าวคือมีการเปลี่ยนสถานะของบริการขนส่งมวลชนต่าง ๆ ให้อยู่ภายใต้ความควบคุมของหน่วยงานรัฐเพียงหน่วยงานเดียว

2) การวางแผนขนส่งระดับท้องถิ่น (Regional Transportation Planning) ต่อมาเพื่อให้ได้รับการช่วยเหลือจากรัฐบาลกลางในการปรับปรุงระบบขนส่งมวลชน รัฐบาลท้องถิ่นจะต้องทำการวางแผนการขนส่งระยะยาว ซึ่งต้องคำนึงถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในบริการขนส่งด้านต่าง ๆ ทั้งระบบถนน สนามบิน ท่าเรือ การขนส่งทางท่อ ทางจักรยาน และทางเดินเท้า เป็นผลให้รัฐบาลท้องถิ่นเริ่มมองความเกี่ยวพันกันในระบบขนส่งต่างๆ และเกิดความต้องการเชื่อมประสานระบบต่าง ๆ เหล่านี้ขึ้นทั้งในพื้นที่เมืองและชานเมือง

3) โครงการจัดและปรับปรุงระบบจราจร (System Management and Transportation Improvement Programs) ในปี 1975 รัฐบาลกลางสั่งให้เทศบาลนครต่าง ๆ ตรวจสอบความต้องการใช้แหล่งทรัพยากรด้านการขนส่งที่มีอยู่ รวมทั้งให้วางแผนระยะสั้นสำหรับใช้เทคนิคการบริหารจัดการจราจรที่ใช้เงินลงทุนต่ำ เพื่อปรับปรุงการบริการของระบบขนส่งโดยรวมให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และในการนี้ องค์การวางแผนแห่งเทศบาลนคร (Metropolitan planning organization; MPO) มักเห็นว่าการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนเป็นวิธีหนึ่งในการเพิ่มประสิทธิภาพโดยรวมของระบบ

Urban Mass Transportation Administration (UMTA) ได้มีโครงการศึกษาแนวทางการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนในยุโรปในปี 1973 แล้วได้นำเอาผลที่รวบรวมได้มาทดลองใช้ในเมืองต่าง ๆ ที่มีความพร้อม แนวทางการเชื่อมประสานในยุโรปที่ได้ถูกเลือกนำมาใช้เป็นตัวอย่างในการเชื่อมประสานในสหรัฐอเมริกา มี 3 แนวทาง คือ

- 1) แนวทางการเชื่อมประสานด้านการดำเนินการให้บริการ และการเชื่อมประสานด้านกายภาพอย่างต่อเนื่องภายในเมืองได้มีการเชื่อมประสานด้านองค์กรในระดับที่เหมาะสมมาก่อนแล้ว
- 2) แนวทางการเชื่อมประสานด้านองค์กรที่ใช้ในฮัมบูร์กและมิวนิค ซึ่งเป็นการจัดตั้งองค์กรกลาง จะนำมาใช้เป็นแบบการเชื่อมประสานทั่วทั้งรัฐ (statewide) ไม่เฉพาะแต่ในเมือง
- 3) แนวทางการเชื่อมประสานทางองค์กรตามแบบในลอนดอนและปารีส ซึ่งเป็นการควบรวมกิจการบริษัทที่ให้บริการขนส่งมวลชนต่าง ๆ ให้เป็นกิจการเดียว

2.4.3 การเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนในประเทศไทย

ประเทศไทย มีโครงการการศึกษาการเชื่อมประสานรูปแบบการเดินทาง ที่สำคัญ 3 โครงการ คือ

1. รายงานการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล(พ.ศ.2534) กล่าวถึงการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนใน 2 พื้นที่คือ พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และพื้นที่บริเวณถนนรามคำแหง
2. โครงการศึกษาระบบบริหาร/บริการร่วมของระบบขนส่งมวลชนระยะที่ 1 (พ.ศ.2539) ศึกษาแนวทางในการประสานระบบจัดเก็บค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนในอนาคต
3. โครงการศึกษาระบบบริหาร/บริการร่วมของระบบขนส่งมวลชน ระยะที่ 2 (พ.ศ.2541) เป็นโครงการศึกษาปรับปรุงโครงข่ายรถโดยสารประจำทาง

แต่ที่ผ่านมามีโครงการการศึกษาการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนยังไม่ได้ให้ความสำคัญเท่าที่ควร พบว่ามีเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้นที่มีการศึกษาเป็นรูปร่าง แต่ยังไม่มีการนำผลไปปฏิบัติอย่างจริงจัง อย่างไรก็ตามหน่วยงานและองค์กรรัฐที่เกี่ยวข้องได้ตระหนักถึงความสำคัญ ดังนั้น การเชื่อมประสานถูกนำมาพิจารณาเป็นแนวทางหนึ่งในการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ

ตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) โดยเฉพาะเมื่อโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายแรกคือโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เริ่มเปิดให้บริการในปลายปี 2542 จึงเกิดความตื่นตัวและตระหนักถึงความสำคัญของการเชื่อมประสานระบบขนส่งมวลชนมากยิ่งขึ้น

2.5 แนวคิดระบบขนส่งแบบ Paratransit

2.5.1 คำจำกัดความของระบบ Paratransit

R. Kirby แห่ง Urban Institute¹⁷ ให้คำจำกัดความถึง Paratransit ว่า “การให้บริการของระบบ Paratransit ถือเป็นรูปแบบการคมนาคมขนส่งของผู้โดยสารภายในเมือง ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับระบบขนส่งมวลชน โดยระบบ Paratransit สามารถดำเนินงานร่วมกับระบบทางด่วน และถนนได้”

Urban Mass Transportation Administration (UMTA)¹⁸ อาศัยเกณฑ์เดียวกับระบบขนส่งมวลชน สามารถแบ่งย่อยได้ 3 ประเภท คือ

- รถเช่า
- รถสาธารณะที่ใช้ส่วนบุคคลสำหรับการเดินทางภายในเมือง แนวคิดนี้ดูเหมือนว่าจำกัดให้มีการเข้าถึงเพียงที่เดียว คือ ที่สถานีปลายทางที่ไวเชารถ
- แท็กซี่ เป็นการเตรียมการขนส่งสำหรับผู้โดยสารเฉพาะ

Alan Altshuler, Massachusetts of Technology¹⁹ กล่าวว่า Paratransit อาจมีจุดเริ่มมาจากการจัดตั้งหน่วยงานที่ให้บริการการเดินทางในรูปของการช่วยกันออกค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (Ride-Sharing) และการเดินรถที่กำหนดเส้นทางที่แน่นอน ต่อมา รูปแบบได้เปลี่ยนไป โดยบางรูปแบบอาจมีระดับองค์กรที่เป็นแบบทางการ และมีเส้นทางยืดหยุ่นขึ้น เพื่อให้บริการแก่ผู้เดินทางที่มีจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางเฉพาะเหมือน ๆ กัน โดยส่วนใหญ่มักเป็นกลุ่มเล็ก ๆ

¹⁷ Kirby R., Bhatt K., Kemp M., McGillivray R., Wohl M. (1975 a), Paratransit – Neglected Options for Urban Mobility, The Urban Institute, Washington, D.C., p.9.

¹⁸ OECD (1975), “Transports semi – collectifs; Resume et conclusions”, Conference OCDE : “Better Towns with Less Traffic”, Paris 14 th – 16 th April, pp.60-73.

¹⁹ Altshuler A. (1976), “The Federal Government and Paratransit”, TRB Special Report 164, Washington pp.89-104.

2.5.2 สาเหตุการพัฒนา ระบบ Paratransit ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา

ในการพิจารณาสาเหตุการพัฒนา ระบบ Paratransit²⁰ จำเป็นต้องศึกษาประวัติศาสตร์ซึ่งมักเชื่อมโยงกับการพัฒนาการเมือง,สังคม และเศรษฐกิจ ที่มีการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและสถาบัน โดยจุดเริ่มต้นของระบบ Paratransit ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา ดังนี้

- สงคราม หลังสงครามแปซิฟิก,เมือง Manila มีรถจักรยานยนต์จำนวนมากถูกทิ้งไว้ ต่อมาท้องถิ่นเริ่มนำรถจักรยานยนต์มาปรับเป็นบริการขนส่งที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและสภาพถนน เกิดรูปแบบการเดินทาง Paratransit ขึ้น ในขณะที่ระบบขนส่งมวลชนในเมืองกำลังถูกทำลาย (Grava,1972)

- การประท้วงหยุดงาน เมื่อปี ค.ศ.1968 เกิดการปฏิวัติวัฒนธรรมในประเทศจีน ทำให้ผู้ประกอบการท้องถิ่น อันประกอบด้วยคนขับรถจำนวนมากเริ่มรวบรวมกำลังคนเพื่อให้บริการในรูปแบบของระบบ Paratransit ซึ่งเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยปัจจุบัน ได้ดำเนินงานโดยถูกต้องตามกฎหมายแล้ว (Metropolis,1977)

-การกำจัดวิธีการขนส่ง โดยพบว่าเมืองจำนวนมาก การให้บริการรถรางไม่สามารถทดแทนได้โดยอาศัยเพียงแค่การพัฒนาการให้บริการรถเมล์ (Ozdirim,1978,Jouzy,1973)

-การเสื่อมลงของการให้บริการขนส่งมวลชน โดยระบบขนส่งมวลชนแบบทางการไม่สามารถแก้ปัญหาความต้องการที่เพิ่มขึ้น อันเนื่องมาจากการเจริญเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็วในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา (World Bank,1972) โดยพบว่าระบบ Paratransit จะพัฒนาคู่กับระบบการขนส่งมวลชนในพื้นที่ใจกลางเมือง

2.5.3 องค์ประกอบของระบบ Paratransit²¹

ระบบ "Paratransit" ประกอบด้วย

- Carpooling เป็นรูปแบบการขนส่งด้วยรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งมีกลุ่มคนที่มีความต้องการการเดินทางจากจุดเริ่มต้น – จุดหมายปลายทางเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน
- Vanpooling เป็นรูปแบบการขนส่งที่คล้ายกับ carpooling แต่ยานพาหนะเป็นรถตู้ โดยการวิจัยครั้งนี้ รถตู้โดยสารประจำทางสามารถจัดเข้ากับประเภทนี้

²⁰ Ph.H.BOVY and V. Krayenbuhl, Paratransit ,Report of the 14 th Round Table on Transport เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า Economics,1978,p.36-42.

²¹ ไม่มีการแบ่งพิกัดพื้นที่ทั้งหมดที่มีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้ เรื่องเดียวกัน,หน้า 20.

- Subscription Bus เป็นรูปแบบการเดินทางรถโดยสารประจำทางเล็กที่ให้บริการเสริมกับรถโดยสารประจำทางจากทางภาครัฐ
- "Premium" Taxi
- Shared – Ride Taxi (Dial-a-ride) เป็นรูปแบบการขนส่งด้วยรถแท็กซี่ ที่มีการเก็บค่าโดยสารหลายแบบ ทั้งแบบกำหนดราคาก่อนเดินทาง หรือแบบมิเตอร์
- Jitney (Route-Deviation)

2.5.4 ประเภทยานพาหนะที่ใช้ในระบบ Paratransit

รูปแบบยานพาหนะในระบบ Paratransit ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา²² มีลักษณะ ดังนี้

- ความสามารถในการขนส่งต้องมีขนาดเล็กหรือปานกลาง (ประมาณ 4-15 ที่นั่ง)
- มีการใช้งานอย่างหนัก เนื่องจากขนาดยานพาหนะที่เล็ก, มาตรฐานการให้บริการสูง อันสัมพันธ์กับต้นทุนที่ต่ำ และข้อเท็จจริงที่ว่าผู้ประกอบการจะปรับความสามารถในการให้บริการให้เข้ากับความต้องการของประชาชน
- ความเร็วที่สูงกว่าระบบขนส่งมวลชนทั่วไป อันเนื่องมาจากขนาดของยานพาหนะที่เล็ก, มีจุดจอดรถน้อย และขับบ่อยในเส้นทางนั้นจนเกิดความเคยชินขึ้น
- โครงข่ายของเส้นทางโดยทั่วไปจะกำหนดเส้นทางแน่นอน แต่บางครั้งก็อาจจะยืดหยุ่นได้บ้าง
- ยานพาหนะส่วนใหญ่ นั้น ผู้ประกอบการมักเป็นเจ้าของรถเอง และการบำรุงรักษายานพาหนะก็เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการ
- วิธีการขนส่งแบบนี้ต้องการแรงงานคนที่ไม่มีทักษะ

2.5.5 ความยืดหยุ่นของระบบ Paratransit

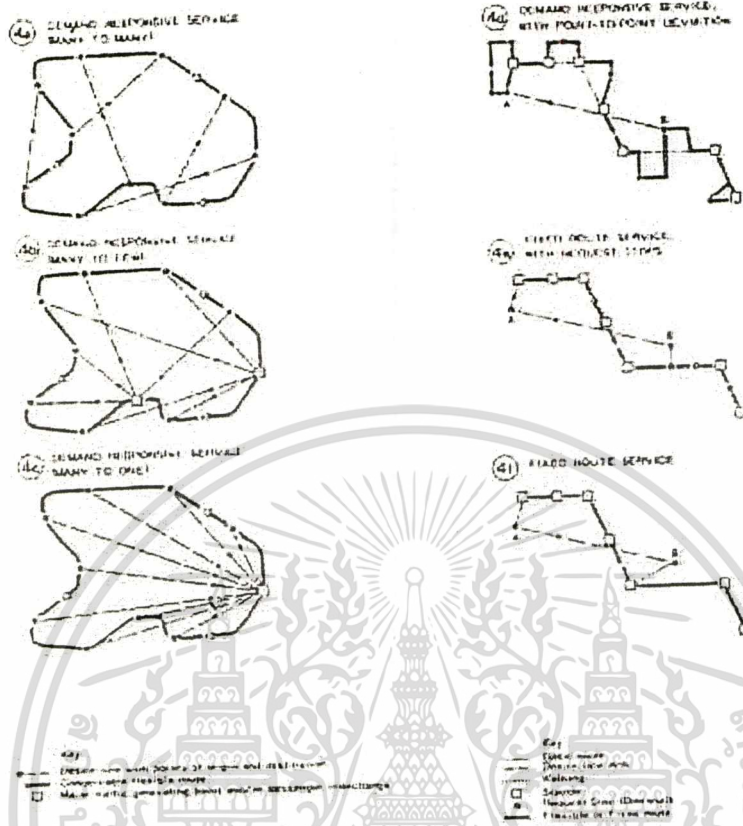
2.5.5.1 ความยืดหยุ่นของระบบ Paratransit ในเชิงพื้นที่ (Spatial Flexibility)

รูปแบบการกำหนดเส้นทางและการเข้าถึงระบบ Paratransit²³ ถือว่ามีการอาศัยระหว่างกัน โดยระบบ Paratransit ที่มีการกำหนดเส้นทางแน่นอนสามารถอุปนัย ได้ว่า "การเข้าถึง" อยู่ที่สุด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้แก้ไข ใช้อะไรก็ได้
²² OECD (1975), "Transports semi – collectifs; Resume et conclusions", Conference OCDE : "Better Towns with Less Traffic", Paris 14 th – 16 th April, หน้า40-42.

จอตลอด ในขณะที่วิธีการเดินทางที่ยืดหยุ่นนั้นจะไม่สามารถดำเนินงานได้เลยหากปราศจากความเชื่อมโยงของระบบคมนาคมในรูปแบบสามเหลี่ยม ระหว่างองค์ประกอบ ผู้โดยสารและคนขับรถ ปัจจุบันประเภทบริการที่ใช้อยู่ เป็นดังนี้

- 1) demand – responsive unrestricted routing systems มีการจัดเตรียมบริการให้กับผู้ใช้ที่ไม่ต้องการเจอปัญหาที่จอตลอด ซึ่ง “แท็กซี่” ถือเป็นตัวอย่างทั่วไปของบริการประเภทนี้
- 2) “many to many” demand – responsive systems เป็นประเภทบริการขนส่งมวลชนที่ยืดหยุ่นที่สุด โดยจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของเส้นทางเดินรถสามารถอยู่ภายในพื้นที่ที่กำหนด ดังรูป 4a
- 3) “many to few” demand – responsive systems เป็นการเตรียมการบริการขนส่งจากบ้านของผู้โดยสารไปยังศูนย์กลางของกิจกรรมศูนย์กลางหนึ่ง หรือมากกว่านั้น หรือเดินทางไปยังจุดเปลี่ยนวิธีการเดินทาง ดังรูป 4b, ส่วนรูปแบบ “many to one” พบว่า Dial – a – ride เป็นรูปแบบที่ไม่ยืดหยุ่น ดังรูป 4c แต่ทั้งนี้พื้นที่ให้บริการต้องไม่เดินรถข้ามโซนกัน
- 4) point deviation demand – responsive systems มีการบังคับยานพาหนะให้จอดได้เฉพาะจุดที่กำหนด โดยระหว่างจุด - เส้นทางสามารถยืดหยุ่นและเปลี่ยนแปลงได้โดยผู้โดยสาร รูปแบบนี้ได้แก่ shared taxis ดังรูป 4d
- 5) fixed – route systems with request stops ในเส้นทางเดินรถสายหลัก, ผู้โดยสารสามารถลงจากรถได้ใกล้จุดหมายปลายทางมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ดังรูป 4e
- 6) fixed – route, fixed – stops systems ได้ทำการกำหนดเส้นทางก่อน อีกทั้งสามารถเปลี่ยนเส้นทางเดินรถหรือจุดจอดได้ ในที่นี้ได้แก่ conventional bus service ดังรูป 4f



ที่มา : Paratransit, Report of the Fourtieth Round Table on Transport Economics, 1978.

รูปที่ 2.7 แสดงความยืดหยุ่นเชิงพื้นที่ – รูปแบบของเส้นทาง

2.5.5.2 ความยืดหยุ่นของระบบ Paratransit ด้านเวลา (Temporal Flexibility)

ระบบ Paratransit ที่ยานพาหนะติดต่อกับศูนย์กลางนั้น พบว่า สามารถเปลี่ยนตารางเวลาเดินรถ และตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้รวดเร็ว แต่สำหรับระบบอื่น ข้อจำกัดด้านเวลาถือเป็นสิ่งสำคัญในการควบคุมการดำเนินงาน สามารถอธิบายการจัดการด้านเวลาได้ 4 แบบ คือ

1) “dynamic” flexible timing การจัดยานพาหนะที่มีการควบคุมงานโดยศูนย์กลาง เป็นไปตามความต้องการของผู้ใช้ โดยเวลาในการรอรถขึ้นอยู่กับรถที่สามารถจัดหาได้ในเวลานั้น ได้แก่ แท็กซี่ และ dail – a – ride

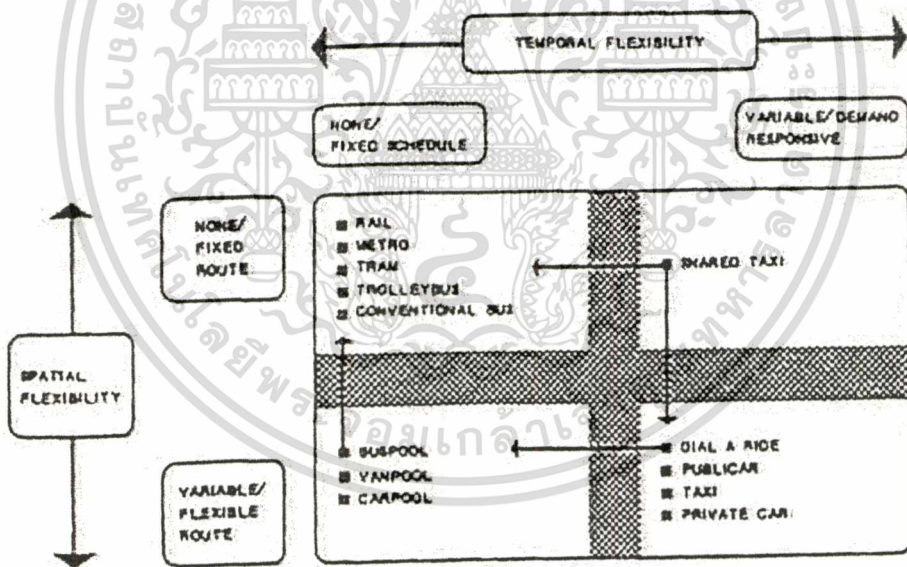
2) high – frequency flexible timing มีการจัดยานพาหนะเพื่อให้บริการตามเส้นทางสายหลักอยู่เป็นจำนวนมาก โดยมีการพิจารณาในเรื่องความถี่ของบริการ ได้แก่ shared taxi

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) rigid timetable การให้บริการที่ยึดตารางเวลาการเดินทางที่กำหนดไว้ ในกรณีที่ Paratransit ให้บริการในบริเวณจุดเปลี่ยนวิธีการเดินทาง เช่น สถานีรถไฟ พบว่า ตารางเวลา จำเป็นอย่างมากในการประกันว่ามีความเชื่อมโยงกับบริการของรถไฟ

4) rigid timetable with low daily frequency การเดินทางจะมีกำหนดเวลาตายตัวตามการออกรถของคันก่อนหน้านี้ ซึ่งถึงแม้ว่าบริการนี้จะปรับไปตามความต้องการของผู้โดยสาร แต่ทว่าผู้โดยสารก็ต้องยึดตารางเวลาการเดินทางที่มีการกำหนดแน่นอน โดยหากล่าช้า บริการขนส่งมวลชนประเภทแท็กซี่จะถือเป็นทางเลือกเดียวที่มี

Roos (1975)²⁴ ได้เสนอการจำแนกวิธีการขนส่งในเมือง ทั้งนี้ได้ทำการปรับปรุงโดยอาศัยแนวคิดระหว่างความยืดหยุ่นเชิงพื้นที่ และความยืดหยุ่นในด้านเวลา ดังรูป

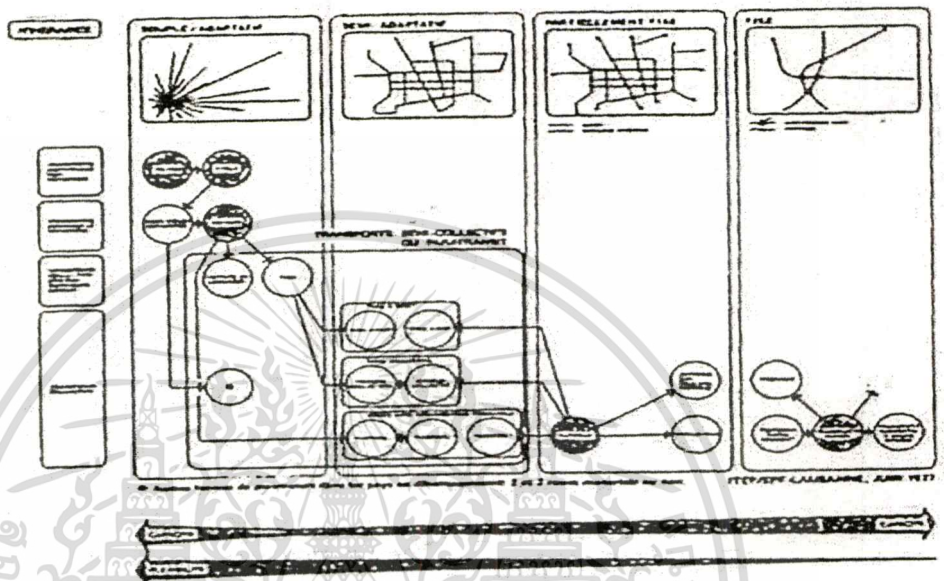


ที่มา:Roos,1975.

รูปที่ 2.8 แสดงความยืดหยุ่นเชิงพื้นที่และเวลาสำหรับวิธีการขนส่งในเมือง

²⁴ Roos D. Alschuler D. (1975), "Paratransit - Existing Issues and Future Directions", Transportation, Amsterdam, December, pp.335-350.

จากการจำแนกการขนส่งในเมืองตามความยืดหยุ่นเชิงพื้นที่ทำให้ได้ประเภทของรูปแบบการขนส่งภายในเขตเมือง ดังรูป



ที่มา : Paratransit, Report of the Fourtieth Round Table on Transport Economics, 1978.

รูปที่ 2.9 แสดงวิธีการเดินทางในเมืองซึ่งจำแนกตามความยืดหยุ่นเชิงพื้นที่

2.5.6 ลักษณะการดำเนินงานของระบบ Paratransit

ลักษณะการดำเนินงานประกอบด้วย การวางแผน, การให้เงินช่วยเหลือ และการนำไปปฏิบัติ²⁵ สำหรับระบบ Paratransit มีรายละเอียด ดังนี้

2.5.6.1 การวางแผน

การให้บริการระบบ Paratransit ถูกสร้างและพัฒนาขึ้นมาในสภาพแวดล้อมที่หลากหลาย โดยสภาพแวดล้อมนั้นมีตั้งแต่ตลาดที่มีการแข่งขันกันอย่างอิสระโดยไม่มุ่งหวังผลกำไร จนกระทั่งถึง

²⁵ K.W. Heathington (Chairman), National Highway Traffic Safety Administration Christine Johnson (Recorder), School of Urban Studies, University of Illinois at Chicago Circle.

รูปแบบที่ภาครัฐเป็นผู้ให้บริการ จากความแตกต่างเหล่านี้ทำให้เกิดความเหลื่อมซ้อนกันทางด้านผู้ให้บริการ,ตลาด และวัตถุประสงค์ โดยพบว่ามีกระบวนการวางแผนระบบ Paratransit ที่แตกต่างกันอยู่ 5 ประเด็น คือ

- 1) การวางแผนที่เน้นในเรื่องตลาด โดยเนื่องมาจากความต้องการการขนส่งที่แตกต่างกันและความตอบสนองเฉพาะ โดยระบบ Paratransit มักถูกวางแผนและพัฒนาจากบุคคล (เช่น Car-pool) หรือที่ตั้งของกิจกรรม (เช่น บริษัทรถตู้โดยสารประจำทางหรือศูนย์กลางร้านค้า)
- 2) การวางแผนที่เน้นผู้จัดเตรียม มักถูกกำหนดลักษณะโดยอาศัยความต้องการและการตอบสนองที่มีต่อความต้องการหรือตลาด แต่มักเริ่มมาจากผู้จัดหาบริการที่มุ่งแสวงหาผลกำไรในตลาด และมีการออกแบบบริการเพื่อตลาด เช่น มีรูปแบบบริการที่หลากหลาย นับตั้งแต่การให้บริการแท็กซี่ และการให้บริการระบบรถโดยสารประจำทางที่เอกชนเป็นเจ้าของ
- 3) การวางแผนที่เน้นเมือง – ระบบการคมนาคมขนส่ง เช่น การตอบสนองที่เริ่มมาจากการกำหนดเป้าหมายระบบขนส่งมวลชนของท้องถิ่นหรือระดับภาค โดยโปรแกรม Ride – Sharing ประกอบด้วยการวางแผนการจัดการระบบขนส่ง และโปรแกรม Dial – a – ride ที่ออกแบบขึ้นเพื่อควบคุมภาครัฐในเรื่องการบริการขนส่ง
- 4) การวางแผนที่เน้นสังคม – บริการ มักยึดการเตรียมการให้บริการขนส่งมวลชนซึ่งมีการอำนวยความสะดวกเพื่อให้ได้ทั้งเป้าหมายจากภาครัฐและท้องถิ่น ซึ่งระบบขนส่งมวลชนถูกจัดเตรียมโดยอาศัยการให้เงินทุนช่วยเหลือจากโปรแกรมต่างๆ เช่น Department of Health, การศึกษา,การรักษาความปลอดภัย ในที่นี้โปรแกรม Ride – Sharing ที่ได้รับการช่วยเหลือจาก Department of Energy ประเทศสหรัฐฯ
- 5) การวางแผนที่เน้นชุมชน เป็นการสนองที่ว่าบริการระบบ Paratransit ถูกสร้างขึ้นมาจากการกระทำของประชาชนที่เน้นความต้องการระบบขนส่งมวลชนในระดับชุมชน โดยโปรแกรมเหล่านี้ถูกออกแบบขึ้นมาเพื่อตอบสนองความต้องการเฉพาะ (ซึ่งแตกต่างจากกระบวนการวางแผนและบริการจากกระบวนการที่เน้นตลาดเป็นหลัก)

โดยกระบวนการสามารถขยายได้เพื่อสร้างทัศนคติและโครงสร้าง โดยยินยอมให้เกิดการพัฒนา ระบบ Paratransit ภายใต้ระบบ อย่างไรก็ตาม แนวทางที่หลากหลายนี้มีต่อการวางแผน อาจเป็นผลจากการมุ่งหวังผลสูงสุดในระบบขนส่งมวลชนในภูมิภาค และอาจป้องกันระบบเศรษฐกิจทางด้านเทคนิคของตลาด,การแลกเปลี่ยนเทคนิค,การให้เงินทุนช่วยเหลือผ่านไปยังรูปของการอนุญาต,การออกกฎข้อบังคับ และการประกันภัย

2.5.6.2 การให้ทุนช่วยเหลือ

จากข้อสังเกตที่ว่า การให้บริการระบบ Paratransit ถูกนำมาพิจารณาเพิ่มขึ้นในขั้นตอนของกระบวนการวางแผน อย่างไรก็ตาม ข้อได้เปรียบของนวัตกรรมสำหรับระบบ Paratransit ในเมืองและประเทศที่มีการให้เงินช่วยเหลือในระดับท้องถิ่นจะปกป้องในระดับชุมชน โดยพบว่า การให้เงินช่วยเหลือจากภาครัฐบางครั้งจะมีการมุ่งเน้นในรูปของกฎข้อบังคับและทัศนคติจากภาครัฐ โครงการการให้เงินช่วยเหลือสำหรับระบบ Paratransit ของ UMTA ถูกบังคับโดยอาศัยข้อตกลงในพระราชบัญญัติอันเป็นตัวจำกัดขอบเขตของบริการและตลาดที่มีมาตรฐานของแรงงานที่ไม่ยืดหยุ่น

ส่วนการให้เงินช่วยเหลือในการสร้างทางด่วนของรัฐ พบว่ายากต่อการดำเนินงานเพราะมีการแข่งขันในระดับท้องถิ่น นอกจากนี้ ในระดับท้องถิ่นทัศนคติของนักวางแผนการขนส่งแบบดั้งเดิมในระดับท้องถิ่นก็ถือเป็นอุปสรรคที่สำคัญ

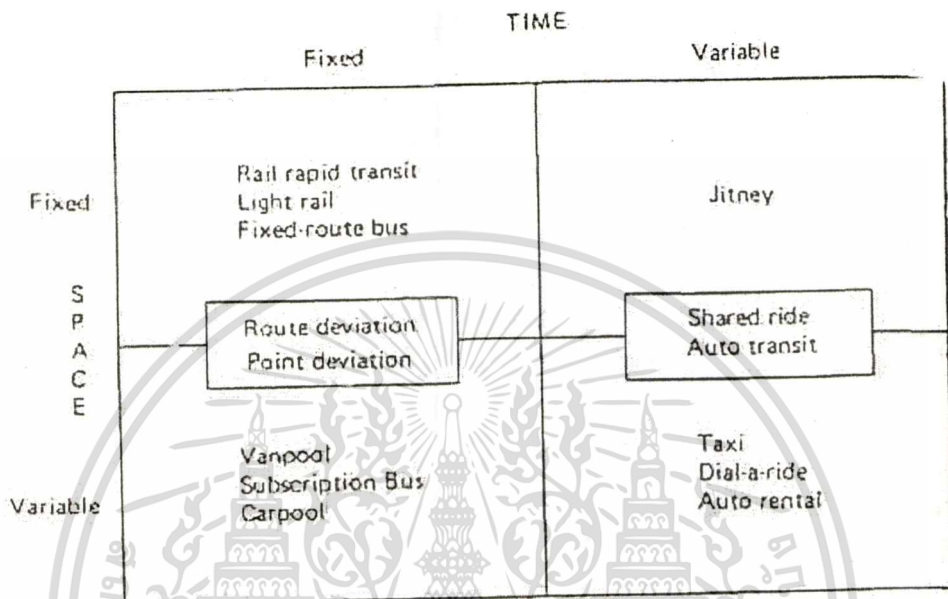
2.5.6.3 การนำไปปฏิบัติ

การนำระบบ Paratransit ไปปฏิบัติให้ได้ผลสำเร็จนั้นพบว่าต้องมีลักษณะความเป็นผู้นำและมีกิจการที่มั่นคง โดยการนำไปปฏิบัติที่ยืดหยุ่นเป็นหลักจะประสบความสำเร็จมากที่สุด ส่วนการดำเนินงานที่เป็นอิสระและไม่ได้ประสานงานกันนั้นพบว่าเกิดมาจากการให้บริการที่เหลื่อมซ้อนกัน อีกทั้งแนวทางการปฏิบัติในปัจจุบันสามารถเกิดประสิทธิภาพได้สำหรับตลาด โดยจากการขาดการประสานงานถือว่าเป็นตัวการสำคัญในการก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ทั้งเรื่องข้อจำกัดและความไม่มีประสิทธิภาพ โดยมีแนวโน้มที่จะสร้างการศึกษาในเรื่องการวางแผนและการประสานงานมากกว่าที่จะเน้นบริการที่มีอยู่

2.5.7 ความเชื่อมโยงของระบบคมนาคมขนส่ง ระหว่างระบบ Paratransit และระบบขนส่งทั่วไปในเมือง อาศัยมิติทางด้านเวลา - พื้นที่

Daniel Roos, Massachusetts Institute of Technology เปรียบเทียบรูปแบบบริการ และเห็นว่าความแตกต่างระหว่างบริการต่าง ๆ ในระบบ Paratransit โดยอาศัย “เวลา” และ “พื้นที่” โดยระบบ Paratransit ที่ตอบสนองในเชิงพื้นที่นั้นจะสะท้อนไป “ความจำเป็นในการเดินทาง” โดยถือเอาจุดเริ่มต้นในบริเวณ – จุดหมายปลายทางเดียวกันเป็นพื้นฐาน เพราะสามารถคาดการณ์การเดินทางได้แน่นอน นอกจากนี้ ยังมีการเดินทางอื่น ๆ ที่จุดเริ่มต้น - จุดหมายปลายทางไม่แน่นอน หรือเกิดเอกสารเป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้เข้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าขึ้นไม่ช้าก็ สามารถยกตัวอย่าง คือ การเดินทางแบบ Conventional Transit ที่มีกำหนดเวลาไม่ต่างกันใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีเหตุผลแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

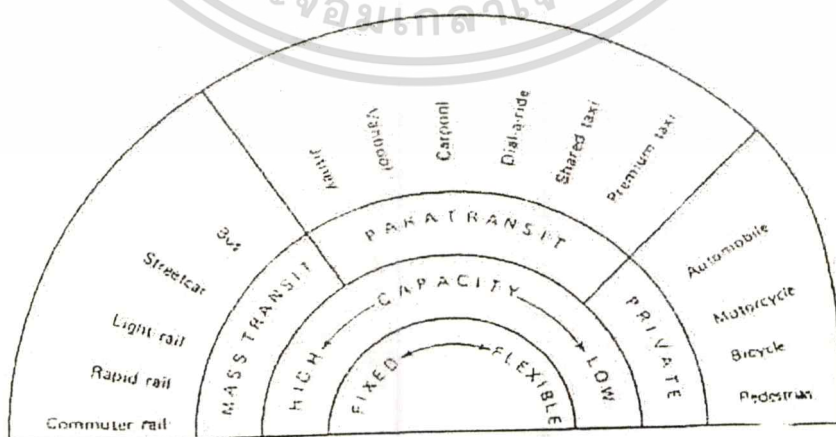
แน่นอน หรือ "ตารางเวลาเดินรถ;Schedule" และมีการกำหนดพื้นที่แน่นอน หรือที่เรียกว่า "เส้นทางเดินรถ - Route" ในทางตรงข้าม รถแท็กซี่ มีการดำเนินงานที่มีความยืดหยุ่นทั้งในเรื่องของเวลาและพื้นที่สามารถกำหนดสเปคตรัมของระบบ Paratransit และระบบขนส่งอื่น ๆ



ที่มา : Roos,1975.

รูปที่ 2.10 แสดงทางเลือกการขนส่งในเมืองโดยยึดลักษณะทางด้านเวลา - พื้นที่

Roberta Remak,Urban Systems Analysis พิจารณาว่า ระบบขนส่งภายในเมืองมีสิ่งอำนวยความสะดวก



ที่มา : พัฒนาจากกราฟที่เสนอโดย Roman Krzyczkowski,Integration of Transit Systems,Summary,UMTA เอกสารนี้เป็นเอกสารที่มอบให้โดย INTERPLAN,Future Paratransit Requirements (1975) ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่าการ... โดยทั้ง... อีกทั้ง... การ... ของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปที่ 2.11 แสดงสเปคตรัมของทางเลือกวิธีการเดินทางในเมือง

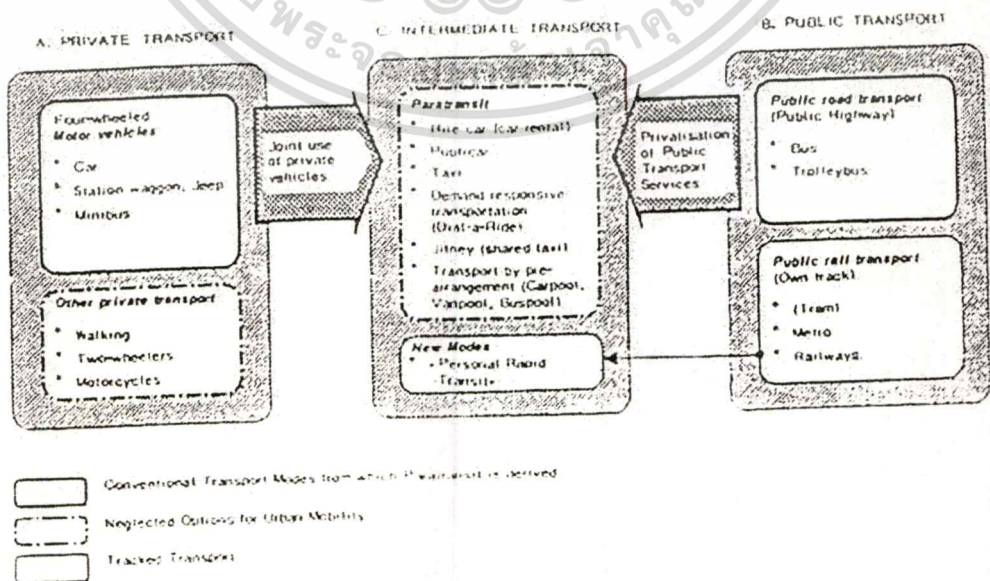
ความสะดวกมากมาย เช่น ถนน, ทางรถไฟ, การขนส่งโดยยานพาหนะ, รถยนต์ส่วนตัว, การจัดพื้นที่จอดรถ, ทางจักรยานและทางเดินเท้า จึงเกิดการเสนอทางเลือกรูปแบบการเดินทางในเมืองอย่างกว้าง ๆ คือ การขนส่งโดยรถไฟและการขนส่งมวลชน, Ridesharing และ Demand-responsive Paratransit และการขนส่งโดยเอกชน จากรูป แสดงให้เห็นรูปแบบการเดินทางในเมืองที่เตรียมโดยให้สัมพันธ์กับความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร และความต้องการ - ความจำเป็นของผู้ใช้ที่แตกต่างกัน

จากที่กล่าวมาว่า ปัจจุบันมีรูปแบบการขนส่งอยู่หลากหลาย และวิธีที่เสนอนั้นเป็นองค์ประกอบที่ต่างพึ่งพาหะหว่างกันอยู่ แต่อย่างไรก็ตาม องค์การการจัดตั้งอำนวยความสะดวกและบริการโดยปกติ มักแยกจากหน่วยงานสาธารณะและภาคเอกชน สำหรับเป้าหมายระยะยาวของการผสมผสานระบบเพื่อรวมองค์ประกอบของการขนส่งในเมืองทั้งหมดให้มีการประสานงาน และการปฏิบัติร่วมกัน เพื่อให้เกิดการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุด

ประเภทของระบบ Paratransit สามารถสัมพันธ์ไปยังกลุ่มที่เป็นมูลเหตุได้ ดังนี้

1) ประเภทของระบบ Paratransit มีลักษณะเหมือนการขนส่งแบบเอกชน (Private Transport) ก็ต่อเมื่อมีการตั้งเป้าหมายว่าจะจัดรูปแบบ "ride - sharing" สามารถแสดงรูปความสัมพันธ์ระหว่าง A - C

2) ประเภทของระบบ Paratransit ที่แบ่งย่อยโดยตรงจากการขนส่งแบบสาธารณะแบบธรรมดา ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อจัดเตรียมบริการแบบ "สำหรับบุคคล" โดยอาศัยการปรับให้เหมาะสมกับความต้องการเฉพาะของกลุ่มผู้ใช้บริการ สามารถแสดงรูป ความสัมพันธ์ระหว่าง B - C



ที่มา : ITEP - Lausanne, June, 1977.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่รูปรูปที่ 2.12 แสดงการจัดการระบบ Paratransit ให้เหมาะสมกับรูปแบบการขนส่งทั่วไปในเมือง

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

Paratransit กรุงเทพฯ²⁶ จากผลการศึกษา พบว่า พื้นที่กรุงเทพฯ ถือเป็นบริเวณหนึ่งที่มีระดับความต้องการการเดินทางที่หลากหลาย แต่ทว่า การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งที่เตรียมจากภาครัฐบาลนั้นพบว่าไม่เพียงพอ โดยรูปแบบแท็กซี่ (Taxis) และรถตุ๊ก – ตุ๊ก (tuk – tuks) ถือเป็นรูปแบบการให้บริการในระบบ Paratransit ที่สำคัญอีกรูปแบบหนึ่งที่มีความยืดหยุ่นสูง (AGAR,1990) และเหมาะสมกับกลุ่มคนที่มีฐานะทางเศรษฐกิจ และสภาพสังคมที่ต่างกันอย่างออกไป โดยจากผลการสำรวจ พบว่า ในปัจจุบัน กรุงเทพฯ มีรถแท็กซี่อยู่ประมาณ 13,493 คัน และมีรถตุ๊ก – ตุ๊กอยู่ ประมาณ 7,405 คัน ซึ่งจากปริมาณรถที่มากขึ้นนี้ ทำให้การจัดเตรียมบริการไม่เพียงพอให้กับคนที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ

ปัจจัยในเรื่องความสะดวกสบาย ความสบายและความรวดเร็วถือเป็นตัวการสำคัญในการตัดสินใจใช้บริการ โดยแท็กซี่ไม่ให้ใช้กับกลุ่มคนที่มีรายได้สูงเท่านั้น แต่ยังคงใช้โดยกลุ่มคนที่มีรายได้ต่ำด้วย แต่อัตราค่าโดยสารด้วยรถตุ๊ก – ตุ๊ก จะมีราคาถูก ซึ่งเป็นตัวการสำคัญในการดึงดูดให้กลุ่มคนที่มีรายได้ต่ำเข้ามาใช้บริการ นอกจากนี้ MADRONA (1990) เปิดเผยว่าในส่วนภาคเอกชน (Private Sector) ได้แสดงความต้องการการเดินทางเพิ่ม โดยได้เกิด “รถสี่ล้อเล็ก” ขึ้น และจากผลการสำรวจ พบว่า ปัจจุบันได้เกิดรูปแบบรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างขึ้น ซึ่งถือเป็นอีกรูปแบบหนึ่งในระบบ Paratransit โดยรูปแบบการโดยสารด้วยรถสี่ล้อเล็ก ถือเป็นลักษณะที่สะดวกสบาย ในขณะที่มอเตอร์ไซค์รับจ้างจะเน้นในเรื่องความเร็ว ซึ่งหากเปรียบเทียบกับรถโดยสารประจำทาง พบว่าอัตราค่าโดยสารจะมีราคาสูงกว่ารถโดยสารประจำทาง ทั้งนี้ผู้ใช้สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารที่สมเหตุสมผลได้

Paratransit จ.เชียงใหม่²⁷ จากการศึกษาในเรื่องรูปแบบระบบขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ปัจจุบัน รูปแบบ Paratransit จะอยู่ในรูป “Minibus” หรือ “รถสองแถว” อันถือเป็นรูปแบบการเดินทางที่ยืดหยุ่นสำหรับระบบขนส่งมวลชนในเมือง โดยมีการดำเนินงานที่สะดวกสบาย ไม่มีการกำหนดเส้นทางเดินรถแน่นอน ทั้งนี้รถที่นำมาทำเป็นรถสองแถวส่วนใหญ่จะเป็นรถปิคอัพญี่ปุ่นที่ปรับปรุงมา เวลาในการเดินทางโดยเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 18.9 – 24.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตราค่าโดยสารถือว่าถูกที่สุดในรูปแบบการเดินทางสาธารณะทั้งหมด ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าเหตุผลสำหรับการใช้ minibus อยู่ที่ “ความเร็ว” และ “ความสะดวกสบาย”

²⁶ AGAD, V.B., Paratransit : Taxis and Tuk-tuks” in Bangkok, AIT Thesis, 1990.

²⁷ Tungkava Chiranom, K. Public Transportation System in Chiang Mai, AIT Thesis, 1994.

Paratransit ประเทศฟิลิปปินส์²⁸ พบว่า รถจี๊ป (Jeepneys) และรถสามล้อ (tricycles) ถือเป็นรูปแบบการผสมผสานระบบขนส่งมวลชนที่ประเทศฟิลิปปินส์ได้เป็นอย่างดี ความเป็นพลวัตรของบทบาท Paratransit ทั้ง 2 แบบนี้ถือว่าสำคัญ โดยการเดินทางของคนจะขึ้นอยู่กับประเภทการขนส่งทางสาธารณะสูง หากสามารถเดินทางไปได้ทุก ๆ บริเวณพื้นที่เมือง เช่น เมือง Butuan ประเทศฟิลิปปินส์ ผลการศึกษาได้แสดงให้เห็นลักษณะการประเมินการให้บริการและระบบซึ่งส่งผลต่อรูปแบบจราจรแบบอื่นและการวิเคราะห์การเงิน โดยอาศัยการออกแบบสอบถาม, การเข้าไปมีส่วนร่วม, การสัมภาษณ์, การรวบรวมเอกสารที่เป็นทางการ และสำรวจภาคสนาม โดยการควบคุมรถจี๊ป ถือเป็นหน้าที่ของ Land Transportation Office และ Land Transportation Franchising และคณะกรรมการออกกฎข้อบังคับ (Regulatory Board) ในขณะที่รถสามล้ออยู่ภายใต้การควบคุมของเทศบาล

ผู้ใช้ระบบการเดินทางแบบ Paratransit ทั้ง 2 วิธีนี้จะมีวัตถุประสงค์การเดินทางที่ต่างกันตามอายุ สถานที่ทำงาน นอกจากนี้ พบว่าผู้ขับรถมักเช่ารถ และจะวิ่งรถเต็มเวลา โดยได้มีการใช้หลัก "SCARCE" เพื่ออธิบายลักษณะการให้บริการระบบขนส่งมวลชนที่ดี โดย SCARCE มาจากคำว่า Safety (ความปลอดภัย), Comfort (ความสะดวกสบาย), Accessibility (การเข้าถึง), Reliability (ความน่าเชื่อถือ), Cost (ต้นทุน) และ Efficiency (ประสิทธิภาพ) โดยรถจี๊ปจะดีกว่ารถสามล้อ แต่รถสามล้อจะสามารถเข้าถึงได้ดีกว่ารถจี๊ป แต่ในเรื่องความน่าเชื่อถือนั้นพบว่าไม่มีความแตกต่างระหว่างกัน ส่วนทางด้านการเงินนั้น พบว่า 2 ระบบนี้ให้ผลกำไรต่อผู้ลงทุน โดยหากเป็นเจ้าของรถเองจะยังได้ผลกำไรที่สูงตาม

2.6 แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ

2.6.1 ความหมายของความพึงพอใจ

ความพึงพอใจเป็นส่วนประกอบหนึ่งของทัศนคติ ซึ่งทัศนคติ หมายถึง ความเชื่อ (Beliefs) ความรู้สึก (Feeling) และการแสดงออกของพฤติกรรมบุคคลหรือกลุ่ม²⁹ ที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ ได้แก่ คน สัตว์ สิ่งของหรือสถานการณ์ต่าง ๆ ในทางที่ ดีและไม่ดี ชอบหรือไม่ชอบและความรู้สึกดังกล่าวจะมี

²⁸ Levita T. Blorecia, Paratransit System in Butuan City, Philippines, 1996.

²⁹ Milton L. Blum and James C. Naylor, Industrial Psychology: ITS Theoretical and Social Foundations (New York : Happer & Row, 1968), p. 275.

ลักษณะคงทนและทำให้มีความพร้อมเสมอที่จะได้ตอบสนองต่อสิ่งเร้าต่าง ๆ³⁰ โดยที่การแสดงพฤติกรรมต่าง ๆ จะสัมพันธ์กับจิตใจของตัวบุคคล ทักษะคนนั้นจะมีหลายลักษณะและหลายมิติมีความซับซ้อนซึ่งเกี่ยวข้องกับกระบวนการทางด้านจิตวิทยาโดย มีองค์ประกอบอยู่ 3 อย่างด้วยกันคือ องค์ประกอบด้านการรู้การเข้าใจ (Cognition) ด้านพฤติกรรม (Behavior) และด้านอารมณ์ (Affection) ซึ่งความพึงพอใจนั้นจะมีความสัมพันธ์กับทัศนคติในด้านอารมณ์โดยกระทบกับจิตใจในส่วนของความรู้สึก (Feeling) โดยเฉพาะความรู้สึกทางด้านบวก Maynard W.Shelly (1975)³¹ อธิบายว่าความพึงพอใจซึ่งเมื่อเกิดขึ้นแล้วจะทำให้เกิดความสุขและมีความสุขมากกว่าความรู้สึกทางบวกอื่นๆ เพราะสามารถที่ทำให้ได้รับผลสำเร็จตามจุดหมาย (Goals) ความต้องการ (Wants) หรือแรงจูงใจ (Motivation) และ Victor H. Vroom (1964)³² กล่าวว่าบางครั้งความพึงพอใจและทัศนคติสามารถใช้แทนกันได้ เพราะทั้งสองคำนี้หมายถึง ผลที่ได้รับจากการที่บุคคลเข้าไปมีส่วนร่วมในสิ่งนั้นทัศนคติด้านบวกจะแสดงให้เห็นสภาพความพึงพอใจในสิ่งนั้น และทัศนคติด้านลบจะแสดงให้เห็นสภาพความไม่พึงพอใจ

กล่าวโดยสรุปแล้วสามารถให้ความหมายของความพึงพอใจ ได้ว่า

ความพึงพอใจ หมายถึง ความรู้สึกภายในจิตใจของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ เมื่อได้รับการตอบสนองความต้องการโดยมีผลกับจิตใจในทางด้านบวก ทำให้รู้สึกสบายใจและมีความสุข

2.6.2 มิติของการศึกษาเกี่ยวกับความพึงพอใจ

โดยทั่วไปการศึกษาเกี่ยวกับความพึงพอใจได้มิติในการศึกษาอยู่ 2 มิติใหญ่ ๆ คือ

- 1) มิติความพึงพอใจของผู้ปฏิบัติงาน (Job Satisfaction)
- 2) มิติความพึงพอใจในการใช้บริการ (Service Satisfaction)

³⁰ ชนิษฐา วิเศษสาธิต และดาวมณี รัตมีเจริญ,มนุษย์สัมพันธ์และจิตวิทยาสังคม (กรุงเทพฯ :สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง,2539),หน้า 86.

³¹ สุพัฒน์ อัมระนันท์,“ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถยนต์รับจ้าง(TAXI-METER),”(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต สาขาการจัดการบริหารองค์การ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกริก,2540),หน้า 13.

³² สุพร อยู่สถิตย์,“ความพึงพอใจของผู้โดยสารที่อยู่นอกพื้นที่ริมคลองแสนแสบต่อบริการเดินเรือ,”(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต สาขาการจัดการพัฒนาสังคม บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์,2539),หน้า 5.

ซึ่งในเรื่ององค์ประกอบของงานบริการนั้น Gothberg³³ ได้ให้ความเห็นว่า งานบริการต้องประกอบด้วยคุณลักษณะ 3 ประการคือ

- 1) คุณภาพของการทรัพยากรต้องเลือกสรรแล้วว่าสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้และมีคุณภาพดี
- 2) คุณภาพของบุคลากรผู้ให้บริการ ผู้ให้บริการต้องมีความรู้ในงานบริการนั้นเป็นอย่างดี
- 3) การสื่อสาร เช่น การสื่อสารระหว่างผู้ใช้บริการการใช้ภาษาสัญลักษณ์ต้องสามารถสื่อความหมายให้เข้าใจกันได้อย่างดี

การศึกษางานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผลงานวิจัยในประเทศ

สำหรับในส่วนของคุณภาพพึงพอใจในการใช้บริการนั้น มีการศึกษาในหลายรูปแบบด้วยกัน เช่น ชรีณี เดชจินดา³⁴ ได้ศึกษา ความพึงพอใจของผู้ประกอบการต่อศูนย์บริการกำจัดกากอุตสาหกรรม เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ 84 ราย พบว่า ประชากรที่ศึกษามีความพึงพอใจรวม ในระดับความพึงพอใจมาก และมีระดับความพึงพอใจต่อศูนย์บริการกำจัดกากอุตสาหกรรม ด้านสถานที่ตั้ง สถานที่ฝัง อุปกรณ์และวิธีขนส่งข้อกำหนดและขั้นตอนการให้บริการอยู่ในระดับความพึงพอใจมาก ส่วนด้านระบบกำกับการณ์ขนส่งและอัตราค่าบริการ อยู่ในระดับความพึงพอใจปานกลาง และพบว่า รายจ่ายต่อเดือน ค่าใช้จ่ายในการบำบัดกากอุตสาหกรรมต่อเดือน มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความพึงพอใจ ส่วนประสิทธิผลการดำเนินงานด้านอาชีพ สถานที่ตั้งโรงงาน และปริมาณน้ำเสียต่อเดือน มีความสัมพันธ์เชิงลบกับความพึงพอใจ จากการทดสอบทางสถิติพบว่า ปัจจัยดังกล่าวมีผลต่อความพึงพอใจต่อศูนย์บริการกำจัดกากอุตสาหกรรม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

³³ สุพัฒน์ อัมระนันท์, "ความพึงพอใจของผู้โดยสารไทยและผู้โดยสารต่างชาติต่อการให้บริการของสายการบิน: กรณีศึกษาเฉพาะกรณีเส้นทางข้ามทวีป," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาบริหารและการวางแผนสังคม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกริก, 2540), หน้า 10.

³⁴ ชรีณี เดชจินดา, "ความพึงพอใจของผู้ประกอบการต่อศูนย์บริการกำจัดกากอุตสาหกรรม แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน จังหวัดกรุงเทพมหานคร," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาสังคมศาสตร์ (สิ่งแวดล้อม) บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2535) เนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นันทชัย ปัญญาสุรฤทธิ์³⁵ ได้ศึกษา ความพึงพอใจของผู้ประกันตนที่มีต่อบริการทางการแพทย์ในโรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามและสัมภาษณ์ผู้ประกันตน 300 ราย พบว่า มีความพึงพอใจรวมอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนเมื่อแยกพิจารณา 3 ด้านจะพบว่า ด้านบุคลากร เครื่องมือและอุปกรณ์และการบริการ มีความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านสังคมของผู้ประกันตน กับ ความพึงพอใจต่อบริการทางการแพทย์ พบว่า ระดับรายได้ มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 แต่ระดับการศึกษา เพศ อายุ และสถานภาพสมรส ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความพึงพอใจต่อบริการทางการแพทย์ และผู้ประกันตนที่เคยใช้บริการทางการแพทย์ในสถานพยาบาลอื่นมาก่อน มีความพึงพอใจต่อบริการทางการแพทย์ไม่แตกต่างกัน

สุพร อยู่สถิตย์(2539)³⁶ ได้ศึกษา ความพึงพอใจของผู้โดยสารที่อยู่นอกพื้นที่ริมคลองแสนแสบต่อบริการเดินเรือ โดยเก็บข้อมูลใช้แบบสำรวจและสัมภาษณ์จำนวน 150 ราย และศึกษาความพึงพอใจใน 4 ด้าน คือ ท่าเทียบเรือ ตัวเรือ พนักงานและการจัดการ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ยกเว้นด้านพนักงานมีความพึงพอใจค่อนข้างน้อย

อรรธรณ ม่วงไหม(2539)³⁷ ได้ศึกษา การขยายตัวเมืองกรุงเทพมหานคร กับความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน : ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ(รถไฟฟ้า บีทีเอส) โดยเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม จำนวน 3,202 ราย ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นที่ยอมรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและโครงการเพื่อใช้ในการแก้ปัญหาจราจร และปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นที่แตกต่างกันต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ได้แก่ เพศ การรับรู้ข่าวสาร ความต้องการใช้บริการ สำหรับปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นที่แตกต่างกันต่อโครงการ คือ เพศ อาชีพ รายได้ การรับรู้ข่าวสาร และความต้องการใช้บริการ

³⁵ นันทชัย ปัญญาสุรฤทธิ์, "ความพึงพอใจของผู้ประกันตนที่มีต่อบริการทางการแพทย์ในโรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาพัฒนาสังคม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2541)

³⁶ สุพร อยู่สถิตย์, "ความพึงพอใจของผู้โดยสารที่อยู่นอกพื้นที่ริมคลองแสนแสบต่อบริการเดินเรือ," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการพัฒนาสังคม บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2539)

³⁷ อรรธรณ ม่วงไหม, "การขยายตัวเมืองกรุงเทพมหานคร กับความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน : ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร(รถไฟฟ้า บีทีเอส)," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2539) ทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สุพัฒน์ อัมระนันท์(2540)³⁸ ได้ศึกษา ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถยนต์รับจ้าง (TAXI-METER) โดยเก็บข้อมูลโดยจากแบบสอบถาม 100 ชุดและได้รับกลับ 80 ชุด และศึกษาความพึงพอใจใน 7 ด้าน คือ การบริการด้วยควมมีอัธยาศัยดี การให้บริการที่รวดเร็วทันเวลา ความเพียงพอของจำนวนรถที่ให้บริการ ความเท่าเทียมและยุติธรรม ความสะดวกและสิ่งอำนวยความสะดวก สภาพแวดล้อมทางกายภาพ ความปลอดภัยของผู้ให้บริการ ผลการศึกษาพบว่า ความพึงพอใจรวมอยู่ในระดับค่อนข้างสูง โดยมีความพึงพอใจในการบริการด้านความสะดวก และสิ่งอำนวยความสะดวกสูงสุด ส่วนด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพมีความพึงพอใจต่ำสุด

พันธิต ปิ่นทะดิษ(2542)³⁹ ได้ศึกษา คุณภาพการให้บริการเรือโดยสารคลองลาดพร้าว โดยเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม 100 ราย และศึกษาคุณภาพการให้บริการใน 7 ด้าน คือ ความปลอดภัย ความสบาย ความสะดวก ความประหยัด ความเร็ว ความแน่นอนเชื่อถือได้ ความสุภาพ ผลการศึกษาพบว่า คุณภาพการให้บริการเมื่อแยกตามช่วงเวลาการให้บริการส่วนใหญ่ไม่แตกต่างกัน คุณภาพการให้บริการส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ด้านที่ควรปรับปรุงได้แก่ เสียงจากเครื่องยนต์ คิววันจากเครื่องยนต์และการสั่นสะเทือนของเรือ

ธนพล มณีรัตน์(2542)⁴⁰ ได้ศึกษา ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจในการให้บริการของรถโดยสารปรับอากาศไม่โครบัส โดยเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามและสัมภาษณ์ จำนวน 200 ราย และศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจ 3 ด้านคือ คุณลักษณะของประชากร (เพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษาและรายได้ต่อเดือน) ลักษณะการให้บริการ (วัตถุประสงค์ของการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทางต่อครั้งและระยะทางที่ใช้บริการ) และสภาพที่ได้รับบริการ(อัตราค่าโดยสาร การเชื่อมต่อกับระบบอื่น เครื่องอำนวยความสะดวก ระยะเวลาที่รอต การเก็บค่าโดยสาร ความเร็วของรถและพนักงานบนรถ) ผลการศึกษาพบว่า โดยเฉลี่ยผู้โดยสารมีความพึงพอใจการให้บริการของรถไม่โครบัส

³⁸ สุพัฒน์ อัมระนันท์, "ความพึงพอใจของผู้โดยสารไทยและผู้โดยสารต่างชาติต่อการให้บริการของสายการบิน: กรณีศึกษาเฉพาะกรณีเส้นทางข้ามทวีป," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกริก, 2540)

³⁹ พันธิต ปิ่นทะดิษ, "การศึกษาคุณภาพการให้บริการเรือโดยสารคลองลาดพร้าว," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2542)

⁴⁰ ธนพล มณีรัตน์, "ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจในการให้บริการของรถโดยสารปรับอากาศไม่โครบัส," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2542)

เฉลิมศรี ดวงชาตม(2543)⁴¹ ได้ศึกษา ความคิดเห็นของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง:ศึกษาเฉพาะกรณีรถด่วนของ บริษัทโกสุมชนสง จำกัด โดยเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม จำนวน 121 ราย และศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้บริการใน 8 ด้านคือ ความสะดวก ความสบาย ความรวดเร็ว ความปลอดภัย ความสะอาด ความตรงต่อเวลา สภาพความพร้อมของยานพาหนะและมารยาทในการให้บริการของพนักงาน ผลการศึกษาพบว่า ผู้ใช้บริการมีความคิดเห็นโดยรวมอยู่ในระดับไม่แน่ใจ และมีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยเฉพาะความรวดเร็วเท่านั้น เมื่อจำแนกตามเพศ เพศชายมีความคิดเห็นในด้านตรงต่อเวลาและเพศหญิงมีความคิดเห็นในด้านความรวดเร็วอยู่ในระดับเห็นด้วย เมื่อจำแนกตามอายุ ผู้มีอายุไม่เกิน 18 ปี มีความคิดเห็นในด้านความตรงต่อเวลาและด้านความสะดวกและผู้มีอายุ 25-30 ปี และผู้มีอายุ 30 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นในด้านความรวดเร็วอยู่ในระดับเห็นด้วย เมื่อจำแนกตามอาชีพ อาชีพรับราชการ-พนักงานรัฐวิสาหกิจ มีความคิดเห็นในด้านความตรงต่อเวลา พนักงานบริษัทเอกชนมีความคิดเห็นในด้านความตรงต่อเวลาและด้านความรวดเร็วอยู่ในระดับเห็นด้วย เมื่อจำแนกตามลักษณะการให้บริการ ผู้ใช้บริการเป็นประจำมีความคิดเห็นในด้านความรวดเร็วและด้านความตรงต่อเวลาอยู่ในระดับเห็นด้วย

ผลงานวิจัยต่างประเทศ

George E.Gray(1979)⁴² ได้อธิบายถึงกลุ่มที่เกี่ยวข้องในการจัดการเรื่องระบบขนส่ง 4 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ให้บริการ (The Users) ผู้ที่ไม่ได้ใช้บริการ (The Nonusers) ผู้จัดหาหรือผู้ดูแลระบบ (The Providers(Operators)) และชุมชน (The Community) และสรุปปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ระบบขนส่งและใช้อักษรย่อว่า "SCARCE" พร้อมกันนั้นได้อธิบายความหมายเกี่ยวกับ SCARCE ไว้ดังนี้

ความปลอดภัย (Safety) คือ ความปลอดภัยทั้งในพาหนะและที่หยุดรถ ซึ่งจะต้องพิจารณาถึงความปลอดภัยทั้งจากอุบัติเหตุ อาชญากรรมและลักษณะกายภาพที่ก่อให้เกิดความอันตรายได้

ความสบาย (Comfort) คือ ความสบายที่ได้รับอยู่ในพาหนะและที่หยุดรถ (คุณภาพในการขึ้นที่ มีการควบคุมสภาพแวดล้อม มีที่นั่งที่เพียงพอ มีที่วางแขน การมีทางเข้าและทางออกที่กว้าง และง่ายต่อการเก็บค่าโดยสาร มีที่เก็บของ) คุณภาพทางด้านความสุนทรีย์ของระบบ (ความสะอาด และความประทับใจในการออกแบบยานพาหนะ ความดึงดูดใจความสวยงามบริเวณป้ายหยุดรถ

⁴¹ เฉลิมศรี ดวงชาตม, "การศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง : ศึกษาเฉพาะกรณีรถด่วนของ บริษัทโกสุมชนสง จำกัด," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, 2543)

⁴² George E.Gray, "Perceptions of public transportation" in Public Transportation Planning : Operation and Management (Prentice-Hall, 1979), pp. 620-632.

สถานี ทางเดิน และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ และ ความประทับใจจากการให้บริการ

ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) หมายถึง การกระจายอย่างเพียงพอของเส้นทาง ในการให้บริการภายในพื้นที่ ความจุของยานพาหนะ ความถี่ในการให้บริการและเวลาในการดำเนินการ ความชัดเจนของป้ายจอดรถและยานพาหนะ การให้ข้อมูลในเรื่องค่าโดยสารและตารางเวลา ความสะดวกในการจ่ายค่าโดยสารและการจัดให้มีพื้นที่เหมาะสมสำหรับป้ายจอดรถและสถานี

ความเชื่อถือได้ (Reliability) ซึ่งขึ้นอยู่กับความถี่ที่รถเสีย และการจัดการให้มีบริการพิเศษ เมื่อมีปัญหารถเสียเกิดขึ้น ความน่าเชื่อถือต่อตารางเวลาและการให้ข้อมูลที่เพียงพอเกี่ยวกับการ เปลี่ยนการให้บริการ และสามารถประกันได้ว่าสามารถเปลี่ยนพาหนะได้ในการเดินทางได้

การเปรียบเทียบค่าโดยสาร (Cost comparative) ซึ่งหมายถึง ความเหมาะสมของค่าโดยสาร ราคาถูกและเปลี่ยนพาหนะในการเดินทางได้ง่าย และมีการลดราคาสำหรับตัวพิเศษ (รายสัปดาห์ หรือ รายวัน เป็นต้น) และกลุ่มพิเศษ(นักเรียน,เด็ก, คนชรา เป็นต้น)

ประสิทธิภาพ (Efficiency) วัดจาก ความเร็วเฉลี่ยที่สูงกับการใช้เวลาน้อยที่สุด และการ ไม่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด การมีป้ายหยุดรถโดยให้การเดินเท้าที่น้อยที่สุด (แต่ก็ไม่ทำให้เวลา ในการเดินทางเพิ่มขึ้น) การประสานกันระหว่างตารางเวลาและจุดในการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารโดย ทำให้ผู้เดินทางมีความไม่สบายน้อยที่สุด การเดินทางตามเส้นทางของพาหนะ การให้บริการในช่วง เหตุการณ์พิเศษ และยังมีความต้องการในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อใช้ในการดูแลระบบ การจัดการและการใช้เจ้าหน้าที่น้อยที่สุด เพื่อสนับสนุนการบริการที่มีประสิทธิภาพ

พร้อมนี้ George E.Gray ได้รวบรวมผลงานการศึกษาเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ใช้บริการการ ขนส่ง ไว้ดังนี้

Roman Krzyczkowski(1973) ได้ทำการศึกษาเรื่องการเชื่อมต่อระบบขนส่งในโครงการ INTERPLAN พบว่า มีปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกการเดินทาง 6 ปัจจัย คือ การเข้าถึง (accessibility) ความมีประสิทธิภาพ (efficiency) ความเชื่อถือได้ (reliability) ความสบาย (comfort) ความปลอดภัย (safety) และค่าใช้จ่าย (cost) แต่ในการศึกษาไม่ได้เรียงลำดับความสำคัญของปัจจัย

University of Maryland ได้ทำการวิจัยเกี่ยวกับทัศนคติ โดยทำการศึกษาที่เมือง Baltimore และ Philadelphia ใช้เวลา 3 ปี ได้ทำการจัดเรียงลำดับความสำคัญของตัวแปรของรูปแบบการเดินทางไป ทำงานและไม่ใช่ไปทำงาน ซึ่งพบว่า ส่วนใหญ่ไม่พบความแตกต่างที่มีนัยสำคัญ ยกเว้นปัจจัยในเรื่อง เวลาในการเดินทาง โดยได้สรุปการจัดลำดับตามความสำคัญเกี่ยวกับระบบขนส่งไว้ดังนี้ คือ

เอกส
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ความเชื่อถือได้ (Reliability) ในการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง (ซึ่งรวมถึงความปลอดภัยและความเชื่อมั่นในยานพาหนะ)
- ความสะดวกสบาย (Convenience and comfort)
- เวลาในการเดินทาง (Travel time) (พบความแตกต่างกันมากตามวัตถุประสงค์ในการเดินทาง)
- ค่าใช้จ่าย (Cost)
- สภาพของยานพาหนะ (State of vehicle) ในเรื่องความสะดวกและความทันสมัย
- ความนิยมและความเป็นอิสระส่วนตัว (Self-esteem and autonomy) เน้นในเรื่องความเป็นอิสระในการเดินทางมากกว่าความพึงพอใจ
- การจราจรติดขัด (Traffic and congestion)
- ความเพี้ยนเพี้ยนในการเดินทาง (Diversions)

Orange County Transit District ในแคลิฟอร์เนียได้มีการสอบถามถึงปัจจัยที่สำคัญในการเลือกรูปแบบของพาหนะการเดินทางเพื่อไปทำงานพบว่าปัจจัยที่สำคัญทั้งหมด 11 ปัจจัย โดยปัจจัยที่มีความสำคัญสูงสุด 4 อันดับแรก คือ ความเชื่อถือได้ (Reliability), ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ (Safety from accidents), ความสะดวก (Convenience) และความปลอดภัยจากอาชญากรรม (Safety from crime)

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการศึกษา

3.1 รูปแบบของการศึกษา

สำหรับการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้สามารถแบ่งลักษณะของการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 เป็นการศึกษาทางด้านวิศวกรรมขนส่ง (Transport Engineering) โดยทำการสำรวจข้อมูลทางด้านโครงข่ายระบบขนส่งประเภทต่าง ๆ ได้แก่ ระบบขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง, ระบบขนส่งโดยรถโดยสารประจำทาง และระบบขนส่งโดยรถไฟฟ้ามหานคร เพื่อสร้างแบบจำลองความเหมาะสมของโครงข่าย และความสามารถในการเสริมระบบขนส่งมวลชน ส่วนที่ 2 เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Research) ถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการ, ความพึงพอใจในการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง และทัศนคติที่มีต่อรถตู้โดยสารประจำทางในเรื่องปัญหาจราจร บริเวณท่ารถอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพฯ ตลอดจนนโยบาย กฎข้อบังคับที่ทางภาครัฐกำหนดขึ้นมาเพื่อให้มีผลบังคับใช้กับรถตู้โดยสารประจำทาง

3.2 การกำหนดพื้นที่ศึกษา

ปัจจุบันระบบขนส่งโดยรถตู้โดยสารประจำทางที่ผ่านการขอบรรจุเข้าบัญชีกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีจำนวนทั้งหมด คือ 115 เส้นทาง ซึ่งมีเส้นทางเดินรถครอบคลุมบริเวณศูนย์กลางกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวม 5 จังหวัด ได้แก่ จ.นครปฐม, จ.นนทบุรี, จ.ปทุมธานี, จ.สมุทรปราการ และ จ.สมุทรสาคร แต่เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านงบประมาณและระยะเวลาในการศึกษา ผู้วิจัยจึงทำการเลือกพื้นที่ศึกษาขึ้นมาเพียง 1 บริเวณ เพื่อนำผลการวิจัยที่ได้ไปประยุกต์ใช้กับบริเวณท่ารถอื่น ๆ ที่มีบริบทใกล้เคียงกันต่อไป

เกณฑ์ในการเลือกท่ารถตู้โดยสารประจำทาง ที่จะใช้เป็นพื้นที่ในการศึกษา มีดังนี้

1. ต้องเป็นบริเวณที่เป็นศูนย์กลางของกิจกรรมที่สำคัญสำหรับกรุงเทพฯ

โดยจากการสำรวจข้อมูล พบว่า บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ นั้น พื้นที่โดยรอบมีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลาย ทั้งการใช้ที่ดินในรูปสถานศึกษา, โรงพยาบาล, ห้างสรรพสินค้า, โรงพยาบาล และศูนย์การค้า เป็นต้น สามารถแสดงรายละเอียดได้ ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- สถานศึกษา (จากข้อมูลของกระทรวงศึกษาธิการ,2541.) พบว่า เขตราชเทวี มีโรงเรียนทั้งหมด 23 แห่ง โดยเป็นของเอกชน 19 แห่ง,สำนักงานคณะกรรมการประถมศึกษาแห่งชาติ 1 แห่ง และ กรมสามัญศึกษา 3 แห่ง

- โรงพยาบาล (จากข้อมูลของกองวิชาการและแผนงาน สำนักผังเมือง,2541.) พบว่า เขตราชเทวี มีโรงพยาบาลหน่วยงานรัฐบาลและองค์กรอิสระ 12 แห่ง,โรงพยาบาลเอกชน 3 แห่ง และศูนย์บริการ สาธารณสุขสาขา กรุงเทพฯ (สบส.) 1 แห่ง

- ห้างสรรพสินค้าและศูนย์การค้า จากข้อมูลของกองวิชาการและแผนงาน สำนักผังเมือง,2541. พบว่า เขตราชเทวี มีห้างสรรพสินค้าและศูนย์การค้า จำนวน 5 แห่ง

2. พื้นที่นั้นควรเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงระหว่างระบบขนส่งมวลชนประเภทต่าง ๆ

รถโดยสารประจำทาง

จากการสำรวจและศึกษาข้อมูลเส้นทางการเดินรถของ Bangkok Guide พบว่า ปัจจุบัน พื้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ มีรถโดยสารประจำทางวิ่งผ่านประมาณ 62 สาย โดยเป็นรถโดยสารประจำทางธรรมดาจำนวน 36 สาย,รถโดยสารประจำทางปรับอากาศจำนวน 19 สาย และเป็นรถปรับอากาศพิเศษ (ปอ.พ.) จำนวน 7 สาย

รถไฟฟ้ามหานคร

รถไฟฟ้ามหานครให้บริการครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ โดยอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถือเป็นสถานีหนึ่งที่เป็นจุดจอดรับ-ส่ง นอกเหนือจากสถานีรถไฟฟ้าหมอชิต,สะพานควาย,เสนาร่วม,อารีย์,สนามเป้า, อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ,พญาไท,ราชเทวี,สนามกีฬาแห่งชาติ,สยาม,ศาลาแดง,ช่องนนทรี,ศึกษาวิทยา, สุรศักดิ์,สะพานตากสิน,ชิดลม,ราชดำริ,เพลินจิต,นานา,อโศก,พร้อมพงษ์,ทองหล่อ,เอกมัย,พระโขนง และสถานีอ่อนนุช

รถตู้โดยสารประจำทาง

จากการสำรวจพื้นที่ศึกษา พบว่าบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ปัจจุบันมีรถตู้โดยสารประจำทาง ที่ให้บริการภายในเขตเมือง และระหว่างเขตเมืองไปปริมณฑลจำนวน15 เส้นทาง จากเหตุผลดังกล่าว ผู้ศึกษาจึงเลือกทำรถตู้โดยสารประจำทางบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เป็นพื้นที่ศึกษาเพียงบริเวณเดียว เพื่อจำกัดขอบเขตของงานไม่ให้มีพื้นที่กว้างต่อการศึกษามากจนเกินไป แล้วนำผลการศึกษาที่ได้นี้ไป ประยุกต์ใช้กับทำรถตู้โดยสารบริเวณอื่น ๆ ที่มีลักษณะทางกายภาพสอดคล้องกับทำรถอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ต่อไป

3.3 ขั้นตอนและรายละเอียดของวิธีดำเนินการศึกษา

สำหรับขั้นตอนและรายละเอียดของวิธีดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ ผู้ศึกษาสามารถจำแนกขั้นตอนและรายละเอียดของการศึกษาได้ ดังนี้

3.3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการศึกษาเพื่อนำไปสู่ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไปนั้น ผู้ศึกษาสามารถแบ่งข้อมูลออกได้ 2 ประเภท คือ

3.3.1.1 ข้อมูลปฐมภูมิ

1) ข้อมูลจากการออกแบบสอบถามและการสัมภาษณ์

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้ศึกษาแบ่งประชากรศึกษาออกเป็น 3 กลุ่ม นั่นคือ

กลุ่มที่ 1 ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง

สำหรับผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง ผู้ศึกษาจะทำการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (Structured Interview) โดยกำหนดให้มีการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการรถตู้โดยสาร บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ 1 คน/วัน ทั้งนี้บริเวณพื้นที่ศึกษามีวินรถตู้โดยสารทั้งหมด 15 เส้นทาง แต่เลือกทำการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจำนวน 7 คน โดยเนื้อหาในการสัมภาษณ์มีรายละเอียด ดังนี้

- ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเข้ามาประกอบอาชีพรถตู้โดยสารประจำทาง
- ลักษณะการครอบครองรถตู้โดยสารประจำทาง
- ความถี่ในการเดินรถตู้โดยสารประจำทางต่อวัน
- มาตรฐานการให้บริการ
- การจัดเตรียมความปลอดภัยของบริการ เช่น ประกันภัย และความปลอดภัยของยานพาหนะ
- ความต้องการอื่น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินรถตู้โดยสารประจำทาง

กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง

สำหรับกลุ่มผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทางนั้นผู้ศึกษาจะทำการออกแบบสอบถาม (Quationaire) แบ่งเนื้อหาได้ ดังนี้

- ลักษณะทั่วไปของผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง เช่น เพศ, อายุ, สถานภาพ, อาชีพ, ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน, ระดับการศึกษา, รายได้, จำนวนสมาชิกในครัวเรือน, สถานที่ทำงาน/สถานศึกษา,

ลักษณะการครอบครองยานพาหนะ และจำนวนยานพาหนะในครอบครอง เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- รูปแบบการเดินทางในปัจจุบัน ทั้งในเรื่องรูปแบบการตอรถ (รูปแบบยานพาหนะ), เวลาในการเดินทางระยะเวลาในการเดินทาง และความถี่ในการเดินทาง เป็นต้น
- ความพึงพอใจในรูปแบบการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง
- ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางเพิ่มเติม
- ทศนคติในเรื่องความสามารถของรถตู้โดยสารในแง่ช่วยลดปริมาณการจราจร และความสามารถในการช่วยเสริมระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่น ๆ

โดยจากการสำรวจความถี่ในการเดินทางรถตู้โดยสารประจำทางของแต่ละวัน พบว่า ช่วงเวลาที่มีผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารมากที่สุด มีอยู่ 2 ช่วงเวลา คือ ช่วงเวลา 06:00 – 10:00 น. และช่วงเวลา 16:00 – 20:00 น.

ดังนั้นจะเน้นช่วงเวลา 2 ช่วงเวลา คือ ช่วงเวลา 06:00–10:00 น. และช่วงเวลา 16:00–20:00 น. เพราะถือเป็นช่วงเวลา “ชั่วโมงเร่งด่วน” อันเป็นตัวการสำคัญในการก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด แต่เพื่อให้การศึกษามีภาพรวมของผู้โดยสาร จึงกำหนดช่วงเวลานอกชั่วโมงเร่งด่วนขึ้นมา 1 ช่วง ได้แก่ ช่วงเวลา 12:00–14:00น. ดังนั้นในการศึกษาคั้งนี้ผู้วิจัยจะทำการออกแบบสอบถามกลุ่มผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทางเป็น 3 ช่วงเวลา คือ

- ช่วงเวลา 06:00 – 10:00 น.
- ช่วงเวลา 12:00 – 14:00 น.
- ช่วงเวลา 16:00 – 20:00 น.

กลุ่มที่ 3 เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการรถตู้โดยสารประจำทาง ผู้ศึกษาจะทำการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกเพื่อให้เห็นภาพรวมในการดำเนินงาน โดยสามารถแบ่งกลุ่มเจ้าหน้าที่ภาครัฐจากหน่วยงานต่าง ๆ ได้ดังนี้

- เจ้าหน้าที่จากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ
- เจ้าหน้าที่จากกรมการขนส่งทางบก กรุงเทพฯ
- เจ้าหน้าที่จากสำนักงานคณะกรรมการการจราจรทางบก กรุงเทพฯ

โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เงื่อนไขในการเข้าดำเนินงาน
- กฎหมาย และข้อบังคับที่รัฐเป็นผู้กำหนด
- รูปแบบสวัสดิการที่รัฐให้ความช่วยเหลือ เช่น การเงิน, การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก

เป็นต้น

2) ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารเพื่อศึกษาและสำรวจสภาพทั่วไป และสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยพิจารณาจากปัญหาการจราจรที่เกิดจากระบบขนส่งแบบรถตู้โดยสารประจำทาง ตลอดจนรูปแบบการใช้ที่ดินภายใน

พื้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และบริเวณข้างเคียง เพื่อให้เห็นภาพรวมของพื้นที่ศึกษาและเพื่อปรับปรุง Update แผนที่ (ข้อมูลทุดิยภูมิ) ให้ตรงกับสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบันให้มากที่สุด อีกทั้งสำรวจสภาพ จดรับ-ส่งผู้โดยสาร

นอกจากนี้ ทำการสำรวจจำนวน และโครงข่ายของเส้นทางรถโดยสารประจำทาง ระหว่าง CBD – ชานเมือง และเขต CBD– เขต CBD เพื่อดูว่าระบบขนส่งมวลชนประเภทใดที่รถโดยสารประจำทางสามารถเสริมระบบขนส่งมวลชนได้ดีที่สุด เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนระบบ โครงข่ายต่อไปในอนาคต

จากนั้น จะทำการวิเคราะห์หาเส้นทางรถโดยสารเชื่อมโยงระหว่างโครงข่ายเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง โครงข่ายรถไฟฟ้ามหานครและรถโดยสารประจำทาง นอกจากนี้ทำการศึกษาขอบเขตความสามารถในการให้บริการของเส้นทาง โดยยึดระบบถนนในปัจจุบัน จากนั้นทำการกำหนดขอบเขตบริการด้วยวิธีการ Buffer โครงข่ายแต่ละโครงข่าย (อ้างอิงระยะทางจากการทบทวนวรรณกรรม ในที่นี้ กำหนดให้เท่ากับ 600 เมตร) อาศัยหลักการ Overlay คือ การนำแผนที่แต่ละเรื่องมาซ้อนทับกันด้วย โปรแกรม ArcInfo แล้วแสดงผลในรูปแบบแผนที่ ด้วยโปรแกรม ArcView ต่อไป

3.3.1.2 ข้อมูลทุดิยภูมิ

สามารถแบ่งย่อยได้ 2 แบบ คือ

1) ข้อมูลสถิติ

- สถิติปริมาณการจราจรของกรุงเทพ ฯ ในปัจจุบัน
- ข้อมูลและสถิติผู้จดทะเบียนประกอบการรถโดยสารประจำทาง กรมการขนส่งทางบก
- แผนที่เส้นทางรถประจำทางและรถปรับอากาศ จากคู่มือแนะนำการเดินทางโดยรถเมล์

รถไฟ เรือ หจก.บางกอกโกด

- แผนที่เส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส
- แผนที่ Base Map กรุงเทพ ฯ ของ Bangkok Guide
- แผนที่การใช้ที่ดิน

2) ข้อมูลวิชาการ

- เอกสารและข้อมูลจากหอสมุดแห่งชาติ
- เอกสารและข้อมูลจากหอสมุดกลาง และห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบัน

เทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

- เอกสารและข้อมูลจากหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เอกสารในเชิงพระราชบัญญัติ กฎข้อบังคับ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งภาครัฐออกมาเพื่อบังคับให้ให้มีผลทางกฎหมายกับผู้ประกอบการรุดตู่โดยสารประจำทาง ทั้งส่วนบุคคลและบริษัท

3.4 การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

3.4.1 การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง

จากการที่ประชากรไม่สามารถคาดการณ์ได้ ทั้งในเรื่องของจำนวนประชากร,ความต้องการการเดินทาง อีกทั้งข้อจำกัดในเรื่องงบประมาณและระยะเวลาทำให้การศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาทำการกำหนดประชากร โดยอาศัยวิธีการ Quota Sampling ซึ่งเป็นวิธีการแบบ Non – Probability โดยประชากร (ผู้โดยสารด้วยรถตู่โดยสารประจำทาง) ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไข

- 1) ประชากรมีรายได้เท่าเทียมกัน
 - 2) ผู้โดยสารสามารถใช้บริการรถตู่โดยสารประจำทาง ในอัตราค่าโดยสาร 20 บาท/เที่ยว ได้
- ดังนั้น เพื่อให้งานวิจัยมีความน่าเชื่อถือ ผู้วิจัยจึงทำการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการหาขนาดกลุ่มตัวอย่างของ Yamane ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

โดยที่	n	=	ขนาดของตัวอย่างประชากร
	N	=	ขนาดของประชากร
	e	=	ความคลาดเคลื่อน (ของข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้จากตัวอย่างประชากร) เท่าที่ยอมรับได้ สำหรับการวิจัยครั้งนี้กำหนดให้ e = 5%
โดยที่	N	=	จำนวนรถตู่โดยสารประจำทางเฉลี่ยของวัน x จำนวนเที่ยววิ่งเฉลี่ยต่อวัน x จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อคัน
	N	=	20 x 5 x 6 = 600
แทนค่า	n	=	$\frac{600}{1 + 600(0.05)^2}$

ดังนั้น ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้ศึกษาจะทำการเก็บแบบสอบถามผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทาง จำนวน 240 ชุด

โดยจากการสำรวจที่กล่าวมาข้างต้น พบว่าพื้นที่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพฯ มีรถตู้โดยสารประจำทางเข้าจอดทะเบียนประกอบการในบัญชี ขส.บ.11 จำนวน 15 เส้นทาง ดังตาราง

ตารางที่ 3.1 แสดงเส้นทางรถตู้โดยสารประจำทาง บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

ลำดับ	สายที่	ชื่อเส้นทาง	จำนวนรถที่เข้าบัญชี ขส.บ.11
1	ต.64	อนุสาวรีย์ฯ – ปากเกร็ด (ทางด่วน)	67
2	ต.69	อนุสาวรีย์ฯ – ถนนพระราม 3 (ทางด่วน)	17
3	ต.70	อนุสาวรีย์ฯ – ซอยรามฯ 22 (ทางด่วน)	10
4	ต.71	อนุสาวรีย์ฯ – การเคหะธนบุรี (ทางด่วน)	22
5	ต.82	อนุสาวรีย์ฯ – ตลาดสะพานใหม่	23
6	ต.83	อนุสาวรีย์ฯ – ห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	187
7	ต.84	อนุสาวรีย์ฯ – รังสิต (คลอง 1)	93
		จตุจักร – รังสิต	26
		อนุสาวรีย์ฯ – ห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	6
8	ต.85	อนุสาวรีย์ฯ - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)	63
9	ต.86	อนุสาวรีย์ฯ – หมู่บ้านเมืองทอง (ทางด่วน)	47
10	ต.87	อนุสาวรีย์ฯ – วัดบางคูวัด (ทางด่วน)	16
11	ต.88	อนุสาวรีย์ฯ – อำเภอบางบัวทอง	5
		อนุสาวรีย์ฯ – ถนนติวานนท์ – ทำนายนนท์ (ทางด่วน)	32
12	ต.91	อนุสาวรีย์ฯ – ถนนประดิษฐ์มนูธรรม – มีนบุรี	18
13	ต.92	อนุสาวรีย์ฯ – ถนนพระราม 9 – มีนบุรี	26
14	ต.93	อนุสาวรีย์ฯ – มีนบุรี (ทางด่วน)	29
15	ต.104	อนุสาวรีย์ฯ – บางปะกอก (ทางด่วน)	9
		รวม	696

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก,2544.

3.4.2 การสุ่มตัวอย่าง

จากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 นั้นที่ว่า การกำหนดจุดเริ่มต้น – จุดหมายปลายทางในการเดินทางสามารถแบ่งได้ 4 ประเภท คือ

- จุดเริ่มต้น – จุดหมายปลายทางในการเดินทางอยู่ในเมือง (O-D are inside MRR)
- จุดเริ่มต้น – จุดหมายปลายทางในการเดินทางอยู่นอกเมือง (O-D are outside MRR)
- จุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ในเมือง แต่จุดหมายปลายทางในการเดินทางอยู่นอกเมือง (O is inside MRR, D is outside MRR)
- จุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่นอกเมือง แต่จุดหมายปลายทางในการเดินทางอยู่ในเมือง (O is outside MRR, D is inside MRR)

โดยที่ O (Origin) หมายถึง จุดเริ่มต้นในการเดินทาง
D (Destination) หมายถึง จุดหมายปลายทางในการเดินทาง
MRR หมายถึง Middle Ring Road

ดังนั้น ผู้ศึกษาได้กำหนดพื้นที่ในเมืองและชานเมืองเพื่อทำการศึกษาเปรียบเทียบ โดยแยกเป็นวินระหว่างพื้นที่ศึกษา - ในเมือง 3 วิน และวินระหว่างพื้นที่ศึกษา - ชานเมือง 3 วิน เพื่อให้ง่ายต่อการศึกษา ผู้ศึกษาทำการแสดงข้อมูลเชิงแผนที่เพื่อให้เห็นภาพรวมของการเดินทางในพื้นที่นั้น ๆ ดังนี้

วินที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชานเมือง

- 1) วินอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต
- 2) วินอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ปากเกร็ด
- 3) วินอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – มีนบุรี

วินที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ในเมือง

- 1) วินอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – รามฯ 22

เอกสารนี้เป็นเอกสารของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) วินอนสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – สีลม

จากข้อมูลในตารางที่ 3.1 การสุ่มตัวอย่างจะทำการสุ่มตัวอย่างโดยอาศัยวิธีการ Stratified Random Sampling นั่นคือ แบ่งกลุ่มผู้โดยสารออกตามจุดเริ่มต้นในการเดินทางโดยยึดจุดหมายปลายทางในการเดินทางอยู่ที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ อันถือเป็นวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งเป็นชั้น (Stratified Sampling) ก่อน ดังนั้นจะได้กลุ่มที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ในเมือง และกลุ่มที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่นอกเมือง จากนั้นทำการสุ่มตัวอย่างแบบอิสระ (Random Sampling) นั่นคือ สุ่มจับสลากเส้นทางในแต่ละกลุ่ม เพื่อให้ได้เส้นทางที่ถือเป็นตัวแทนที่ดีที่สุด โดยจับสลากประเภทที่มีการเดินทางโดยจุดเริ่มต้นอยู่ชานเมือง - จุดหมายปลายทางอยู่ในเมืองออกเป็น 3 กลุ่ม และการเดินทางที่มีจุดเริ่มต้น - จุดหมายปลายทางอยู่ในเมือง ออกเป็น 3 กลุ่ม โดยจากจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่คำนวณได้จากสูตร Yamane จำนวน 240 ชุดนั้น สามารถแบ่งเส้นทางตัวอย่างได้ดังตาราง

ตารางที่ 3.2 แสดงกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย

เส้นทางเดินรถ	ชื่อเส้นทางรถตู้	กลุ่มตัวอย่าง (คน)
1.) จุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ชานเมือง	- อนุสาวรีย์ชัยฯ – พิวเจอร์พาร์ครังสิต	40
	- อนุสาวรีย์ชัยฯ – ปากเกร็ด	40
	-อนุสาวรีย์ชัยฯ – มีนบุรี	40
2.) จุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ในเมือง	-อนุสาวรีย์ชัยฯ – ขอยรามคำแหง 22	40
	-อนุสาวรีย์ชัยฯ – ถนนพระราม 3	40
	- อนุสาวรีย์ชัยฯ – การเคหะธนบุรีฯ	40
รวม		240

3.5 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

ในการศึกษานี้ สามารถสรุปตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาได้ดังนี้ คือ

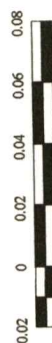
3.5.1 ตัวแปรที่เป็นสาเหตุการเลือกใช้ระบบการเดินทางโดยรถตู้โดยสารประจำทาง

ตัวแปรอิสระ พิจารณาจากมิติต่าง ๆ ประกอบด้วย

- ลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ในที่นี้คือ ผู้เดินทางโดยอาศัยรถตู้โดยสารประจำทาง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการสมรส อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน จำนวนสมาชิกในครัวเรือน และลักษณะการเป็นเจ้าของยานพาหนะ

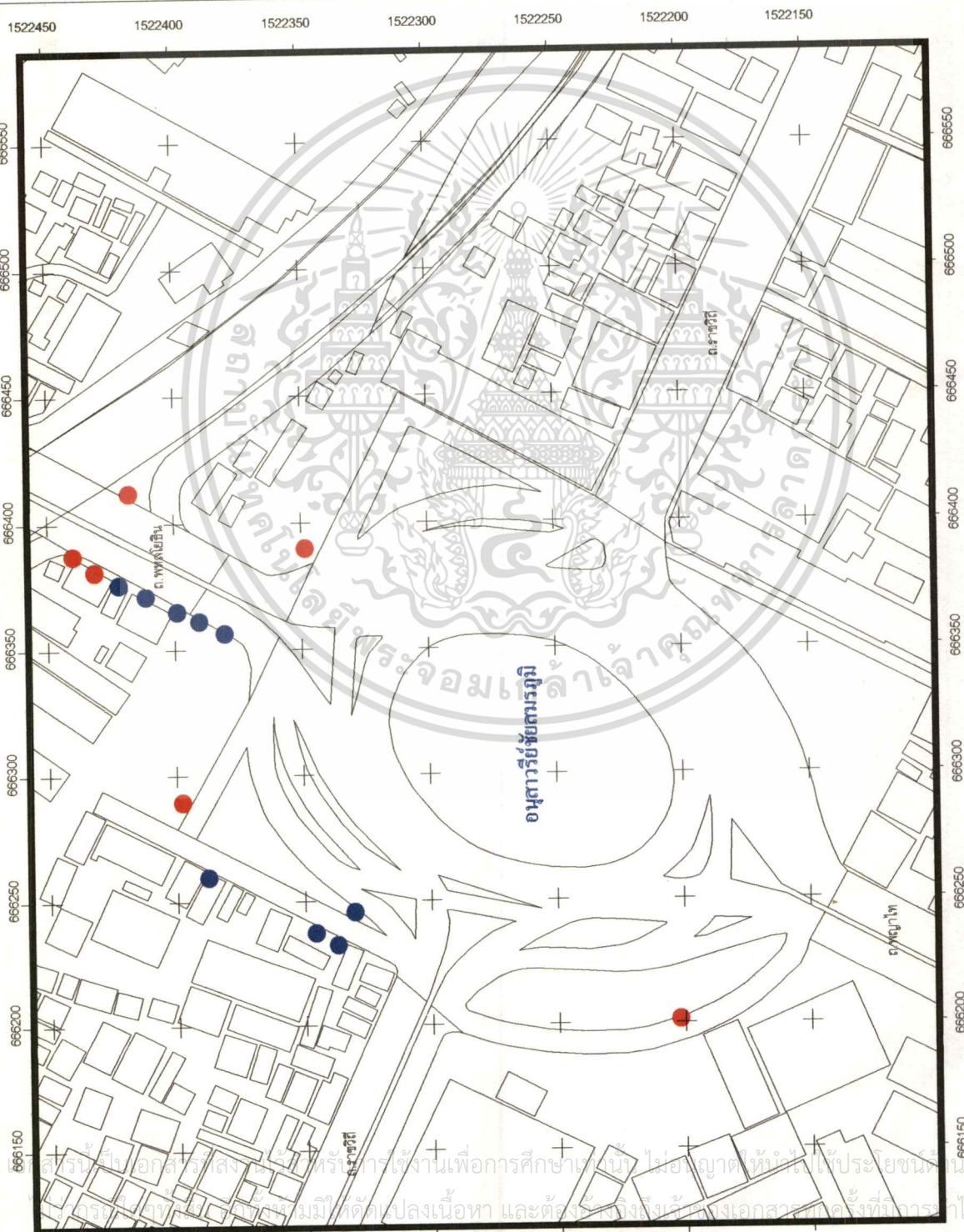


มาตราส่วน 1 : 2,500



กีโตะเมต

ระบบพิกัด UTM โชน 47



รูปที่ 3.1 แสดงที่ตั้งวินรถตู้โดยสารประจำทาง

สำหรับในเอกสารที่ส่งมาให้ ทรัพยากรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ดัดแปลงเนื้อหา หรือใช้เพื่อประโยชน์ด้านการค้า

- จุดเริ่มต้น – จุดหมายปลายทางในการเดินทาง
- ช่วงเวลาในการเดินทาง
- ความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง
- พาหนะอื่นที่ใช้ในการเดินทางต่อจากรถตู้โดยสารประจำทาง
- ความสามารถในการให้บริการ
- ความสะดวก
- ความสบาย
- ความรวดเร็วในการเดินทาง
- ความปลอดภัย
- ความน่าเชื่อถือของบริการ
- ค่าใช้จ่าย

ตัวแปรตาม การตัดสินใจเลือกใช้ระบบการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง

3.5.2 ตัวแปรในเรื่องปัญหา,ความพึงพอใจต่อระบบขนส่งรถตู้โดยสารประจำทาง และ บทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางต่อการขนส่งในปัจจุบัน

ตัวแปรอิสระ โดยพิจารณาจากมิติต่างๆ ประกอบด้วย

- ลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ในที่นี้คือ ผู้เดินทางโดยอาศัยรถตู้โดยสารประจำทาง ได้แก่ เพศ,อายุ,สถานภาพการสมรส,อาชีพ,รายได้เฉลี่ยต่อเดือน,จำนวนสมาชิกในครัวเรือน และลักษณะการเป็นเจ้าของยานพาหนะรวมถึงจำนวนยานพาหนะในครอบครอง

- ลักษณะรถตู้ที่ให้บริการ
- มารยาทในการขับรถของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง
- ความเหมาะสมของการจัดเก็บอัตราค่าโดยสาร
- การเตรียมพื้นที่บริเวณจุดรับ – ส่งผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทาง
- พาหนะอื่นที่ใช้ในการเดินทางต่อจากรถตู้โดยสารประจำทาง

ตัวแปรตาม ระดับความพึงพอใจต่อระบบขนส่งรถตู้โดยสารประจำทาง

การเชื่อมโยงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามสามารถแสดงได้ดังรูปที่ 3.2

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



รูปที่ 3.2 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.6 เครื่องมือในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งประกอบด้วยข้อคำถาม 4 ตอน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ คือ

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลลักษณะประชากร ซึ่งเป็นข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วยข้อคำถาม 9 ข้อ

ตอนที่ 2 แบบสอบถามพฤติกรรมในการเดินทางของผู้โดยสาร ประกอบด้วยข้อคำถาม 7 ข้อ

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง,ทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง,ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกและความต้องการขยายพื้นที่ตลอดจนเส้นทางการเดินรถตู้โดยสารประจำทาง ประกอบด้วยข้อคำถาม 4 ข้อ

ตอนที่ 4 แบบสอบถามความสามารถในการเชื่อมโยงระหว่างระบบขนส่งรถตู้โดยสารประจำทาง-ระบบขนส่งมวลชน ประกอบด้วยข้อคำถาม 4 ข้อ

3.7 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

ในส่วนของการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ สามารถแบ่งขั้นตอนได้ ดังนี้

1) การตรวจสอบความน่าเชื่อถือ (Reliability) และความถูกต้อง (Validity) ทำในรูปตารางโครงสร้างของคำถามที่มาจากตัวแปรต่าง ๆ ที่ใช้ในงานวิจัย ทั้งนี้จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องก่อนนำไปทดลองใช้กับกลุ่มตัวอย่าง

2) การทดสอบแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่าง (Pre-Test) เพื่อดูข้อบกพร่องของแบบสอบถาม ทั้งนี้แบบสอบถามอาจจะมีบางข้อความที่ไม่รัดกุม มีการใช้ภาษาที่เป็นวิชาการเกินไป จนทำให้ยากต่อการทำความเข้าใจ เกิดความผิดพลาดในการสื่อสารระหว่างผู้ทำการวิจัยและผู้ตอบแบบสอบถาม ดังนั้นในการศึกษาจะทำการทดสอบ Pre-Test กับกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม กลุ่มละ 15 ชุด รวมแบบสอบถามทั้งหมดเป็น 30 ชุด

3.8 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล

3.8.1 ขั้นตอนการเตรียมการวิเคราะห์ข้อมูล

ในส่วนนี้สามารถจัดลำดับขั้นตอนต่างๆ ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้ ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 1) การนำแบบสอบถามที่กรอกเสร็จแล้วจากกลุ่มประชากรตัวอย่างมาตรวจสอบความถูกต้องและความสมบูรณ์ โดยหากพบแบบสอบถามที่มีเนื้อหาไม่สมบูรณ์ก็จะตัดแบบสอบถามชุดนั้นทิ้ง
- 2) การดำเนินการวิเคราะห์เนื้อหา โดยในส่วนของแบบสอบถามที่เป็นปลายเปิดจะทำเนื้อหาให้อยู่ในรูปปลายปิด แล้วทำการจัดกลุ่มตามตารางโครงสร้างเพื่อพิจารณาคำตอบว่ามีเนื้อหาอยู่ในกลุ่มไหน
- 3) การนำข้อมูลที่ผ่านขั้นตอนตรวจสอบมาลงรหัส เพื่อทำการวิเคราะห์ทางสถิติโดยผู้ศึกษาจะทำการจัดช่องสำหรับเจ้าหน้าที่ในแบบสอบถาม และทำการกำหนดรหัสความหมายของข้อมูล เช่น เพศ ถ้าเป็นชาย ให้เป็น 0 ถ้าเป็นหญิงให้เป็น 1 เป็นต้น ทั้งหมดนี้ถามเพื่อให้เกิดความสะดวกในการดำเนินงาน

3.8.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.8.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการทางสถิติ

อาศัยโปรแกรม SPSS/PC ถือเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ผลข้อมูล โดยข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์จะมีระดับการวัดที่แตกต่างกัน อันทำให้วิธีทางสถิติที่จะใช้แตกต่างกันด้วย

1) ในเรื่องข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคม ซึ่งข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามจะอยู่ในรูปกลุ่ม (Nominal) ดังนั้นจะใช้สถิติพรรณนา คือ ความถี่ (Frequency), ค่าร้อยละ (Percentage), ค่าฐานนิยม (Mode) และทำ Cross Tab เพื่อดูความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร 2 ตัวแปร เช่น ดูความสัมพันธ์ระหว่างเพศ - รายได้ เป็นต้น

2) ในเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง จะใช้วิธีการ Index นั่นคือ ในแต่ละหัวข้อปัจจัยจะทำการกำหนดคะแนนเป็น 1 คะแนนเท่า ๆ กัน หมายความว่า ถ้าตอบ 1 ข้อ ก็ถือว่ามี 1 คะแนน, 2 ข้อ ก็ถือว่ามี 2 คะแนน,, ถ้ามี n ข้อ ก็ถือว่ามี n คะแนน ดังนั้น จะทำให้รู้ว่าในแต่ละกลุ่มมีกี่คะแนน แตกต่างกันอย่างไร จากนั้นจะทำการใช้สถิติ Gamma

3) ในเรื่องความสัมพันธ์ของข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม-ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการและความพึงพอใจของผู้โดยสารที่มีต่อบริการรถตู้โดยสารประจำทาง ใช้สถิติ Chi - Square เป็นตัวทดสอบ โดยสถิติ Chi - Square คำนวณได้จากสูตร ดังนี้

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^c (O_{ij} - E_{ij})^2$$

โดยที่ χ^2 แทนค่า ไคสแควร์ซึ่งมีการแจกแจงแบบไคสแควร์
 O_{ij} แทนค่า ความถี่ที่ได้จากการสังเกตแถวที่ i สดมภ์ที่ j
 E_{ij} แทนค่า ความคาดหวังแถวที่ i สดมภ์ที่ j
 r แทนค่า จำนวนแถว
 c แทนค่า จำนวนสดมภ์

ทั้งนี้สามารถทำไคสแควร์ไขว้กันหลาย ๆ ครั้งได้ แต่ต้องทำทีละ 2 หัวข้อ เพื่อให้เห็นความสัมพันธ์ที่ชัดเจนและมีมิติที่ลึกขึ้น

4) หาความมีอิทธิพลระหว่างตัวแปรโดยอาศัยหลักสถิติ T-Test ในกรณีที่ตัวแปร มีค่า Parameter เพียง 2 กลุ่ม และอาศัยหลักสถิติ ANOVA ในกรณีที่ตัวแปร มีค่า Parameter ตั้งแต่ 2 กลุ่ม ขึ้นไป

5) ในเรื่องระดับความพึงพอใจต่อการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง จะใช้วิธีการมาตราส่วน ประเมินค่า (Rating Scale) โดยมีเกณฑ์การวิเคราะห์ผลค่าเฉลี่ย คือ 1 = ไม่พอใจ, 2 = เฉยๆปานกลาง และ 3 = พอใจมาก

3.8.2.2 การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมทางระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์

สำหรับการศึกษาค้างนี้ ผู้ศึกษาจะทำการวิเคราะห์ประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1) วิเคราะห์รูปแบบการใช้ที่ดินในพื้นที่ และกิจกรรมที่เป็นตัวดึงดูดคนเข้าสู่พื้นที่ โดยพิจารณา ควบคู่กับปริมาณการจราจรในบริเวณนั้น

2) วิเคราะห์จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารในแต่ละวัน ย่อยลงในระดับ ตำบล โดยแสดงแยกเป็นแผนที่จากจุดเริ่มต้นไปยังจุดจอดรถ และจากจุดจอดรถ (บริเวณอนุสาวรีย์ รัชชสมรภูมิ) ไปยังสถานที่ทำงาน ทั้งนี้พิจารณาตามปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารแบ่งย่อยเป็นปริมาณ การเดินทาง ตั้งแต่ 1-5 คน, 5-10 คน และมากกว่า 10 คนขึ้นไป โดยแสดงปริมาณการเดินทางออกมาในรูปเส้น โดยให้ความหนาของเส้นแทนจำนวนการเดินทางของประชากรตัวอย่าง

3) วิเคราะห์ความเชื่อมโยงระหว่างเส้นทางรถตู้โดยสารประจำทาง, รถโดยสารประจำทาง และรถไฟฟ้ามหานครในปัจจุบัน พร้อมทั้งพิจารณาถึงขอบเขตบริการว่าเป็นอย่างไร โดยในที่นี้จะทำการกำหนดขอบเขตบริการด้วยวิธีการ Buffer โดรงข่ายการเดินทางรถตู้โดยสารประจำทาง, โดรงข่าย เส้นทางเดินทางรถโดยสารประจำทาง และโครงข่ายเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งจากการทบทวนวรรณกรรม ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พบว่า ความสามารถในการเดินของมนุษย์ (Walking Distance) มีค่าเท่ากับ 600 เมตร จึงทำการ Buffer เส้นทางของแต่ละระบบออกไป 600 เมตร จากนั้นจะทำการวิเคราะห์โครงข่าย- การเข้าถึง และความสามารถในการให้บริการเส้นทางขนส่งระหว่างรถตู้โดยสารประจำทาง ว่าขอบเขตการให้บริการของรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้ามหานครมีส่วนเหลื่อมซ้อนกับขอบเขตการให้บริการของรถตู้โดยสารประจำทางหรือไม่ โดยอาศัยวิธีการ Overlay โครงข่ายทั้งสามระบบ

ทั้งหมดนี้อาศัยโปรแกรม ArcInfo เพื่อให้เห็นถึงขอบเขตความเชื่อมโยงของเส้นทางขนส่งแล้ว นำเสนอในรูปของแผนที่โดยอาศัยโปรแกรม ArcView อีกทั้งทำการวิเคราะห์ในเรื่องพื้นที่และเส้นทางที่ควรขยายเพิ่มเพื่อเป็นแนวโน้มในการแก้ไขปัญหาการจราจรต่อไปในอนาคต



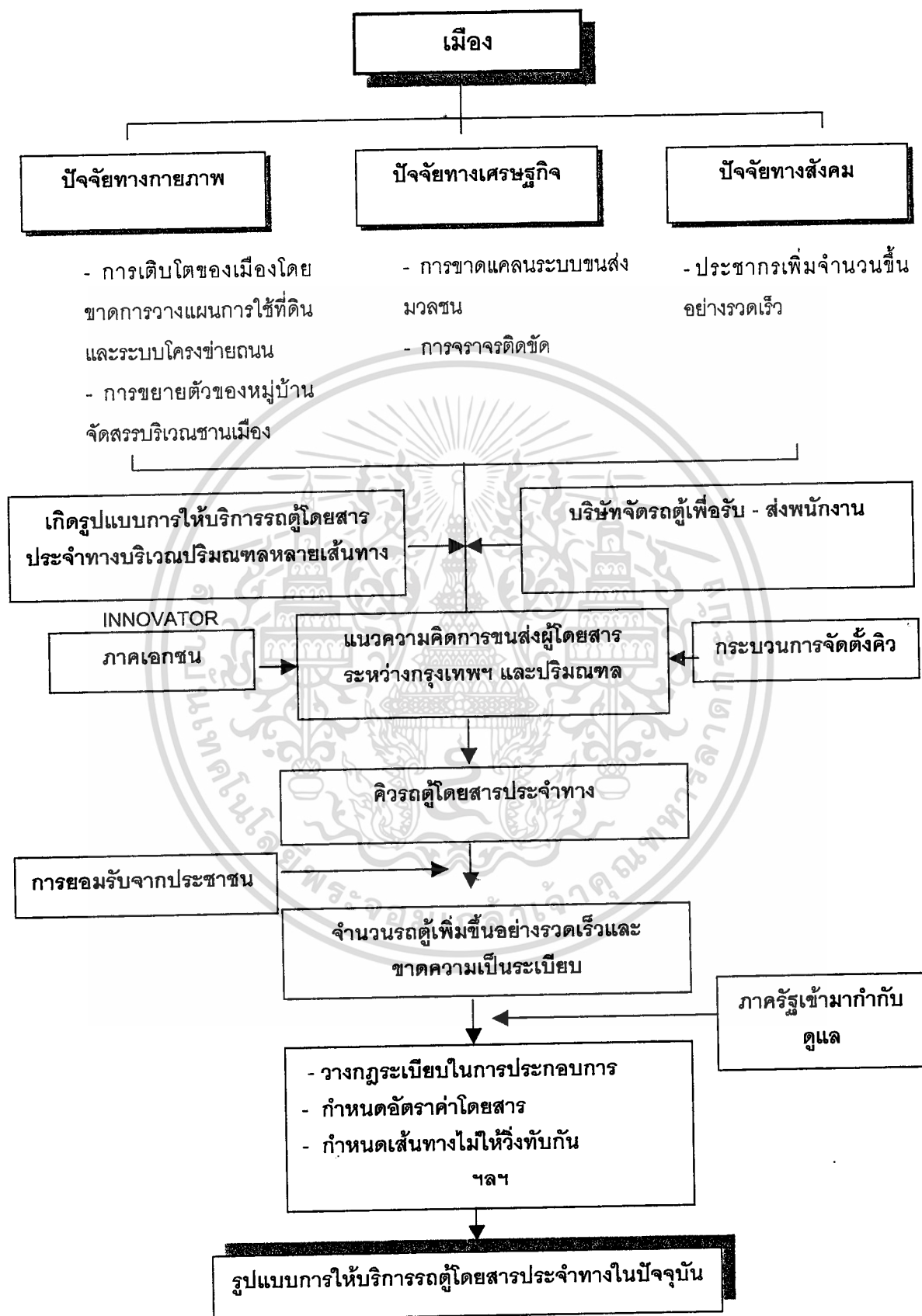
บทที่ 4

กิจการรถตู้โดยสารประจำทางและพื้นที่ศึกษา

4.1 วิวัฒนาการของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

จากการที่ประชากรในเมืองเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็วจนทำให้พื้นที่เมืองไม่เพียงพอ โดยเฉพาะที่อยู่อาศัย ทำให้ประชาชนจำนวนมากต้องอพยพออกไปตั้งถิ่นฐานบริเวณชานเมือง อันส่งผลกระทบตามมา คือ ในบางพื้นที่โดยเฉพาะบริเวณปริมณฑล พบว่า ระบบขนส่งมวลชนไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง ส่งผลให้เกิดช่องว่างของการประกอบธุรกิจการเดินรถประเภท "รถตู้" ขึ้น ซึ่งดำเนินการโดยภาคเอกชน โดยมีเส้นทางเดินรถกระจายอยู่ทั่วบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยปัจจุบันระบบขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทางได้รับความนิยมเป็นอย่างมากเนื่องจากมีความยืดหยุ่นในการเดินทางและความสามารถในการเข้าถึงสูง แต่ทั้งนี้การให้บริการดังกล่าวเป็นไปอย่างไม่ถูกกฎหมาย และทางภาครัฐไม่มีการควบคุมจำนวนรถตู้ ไม่มีการกำหนดอัตราค่าโดยสาร (เมื่อเทียบกับระยะทางในการเดินทาง) ไม่มีการให้หลักประกันด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร และพฤติกรรมของคนขับรถบางคนไม่น่าไว้วางใจ

จากที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้ทางภาครัฐหันมาให้ความสนใจกับระบบขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทางมากขึ้น เมื่อปี 2538 ดร.พิจิตร รัตนกุล ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เล็งเห็นความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงพยายามทำการจัดระเบียบการเดินรถตู้โดยสารประจำทาง ในรูปของการจัดตั้ง "สหการรถตู้มวลชน" ขึ้น โดยมีจุดมุ่งหมายหลัก คือ เพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสาร การคุ้มครองการประกันภัยบุคคลที่ 3 เป็นต้น โดยการดำเนินงานขั้นต้นทางสหการรถตู้มวลชนจะเป็นฝ่ายจัดหาสถานที่จอดรถ และจะทำการร่างข้อบัญญัติการจัดตั้งสหการรถตู้มวลชนเสนอผ่านความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทยแล้ว จากนั้นจะเรียกกลุ่มผู้ประกอบการมาเพื่อหารือร่วมกันในการกำหนดจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร และพื้นที่ก่อสร้างจุดจอดรถ โดยในช่วงเวลานั้น ได้มีการสำรวจเส้นทางการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล พบว่า มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 47 เส้นทาง



รูปที่ 4.1 แสดงแผนผังแสดงวิวัฒนาการของการจัดตั้งคิวรถตู้โดยสารประจำทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น มิใช่ผู้ใช้เพื่อเผยแพร่ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

วัน เดือน ปี	ลำดับเหตุการณ์และผลการดำเนินงาน
22 มี.ค. 42	กรุงเทพ ได้กำหนดขึ้นและส่งเรื่องให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดำเนินการตามสัญญาต่อไป 3. ให้คณะกรรมการฯ มีอำนาจแต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการฯ ได้ตามความจำเป็น
1 เม.ย. 42	คณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางร่วมบริการได้มีคำสั่งที่ 01/2542 แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางจำนวน 3 คณะ ดังนี้ - คณะทำงานจัดทำบัญชีทะเบียนรถตู้โดยสารประจำทาง - คณะทำงานรับและตรวจสอบคำขอนำรถตู้โดยสารประจำทางเข้าร่วมเดินรถตู้โดยสารประจำทางร่วมบริการ - คณะทำงานกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำหรับการเจรจาต่อรองกับผู้อื่นคำขอทำสัญญารถตู้โดยสารประจำทางเข้าร่วมเดินรถกับองค์การฯ
2 มิ.ย. 42	คณะทำงานจัดทำบัญชีทะเบียนรถตู้ประจำทางได้รายงานผลการสำรวจระหว่างกรรมการขนส่งทางบก กับองค์การฯ มีจำนวนรถตู้โดยสารประจำทางทั้งสิ้น 3,238 คัน
22 มิ.ย. 42	คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการประชุมครั้งที่ 12/2542 เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2542 อนุมัติให้กำหนดอัตราค่าขนส่งฯ ค่าโดยสาร) ในเส้นทางรถตู้โดยสารประจำทาง ในอัตรา 10 กม. แรก กม. ละไม่เกิน 1.00 บาท ส่วนที่เกิน 10 กม.คิด กม. ละไม่เกิน 60 สตางค์ รวมกับค่าทางด่วน (สำหรับเส้นทางด่วน) อีกไม่เกิน 5 บาท ต่อคนต่อเที่ยว
11 ส.ค. 42	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ประกาศรับคำขอรถตู้โดยสารประจำทางให้เข้าทำสัญญากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ระหว่างวันที่ 16 – 31 สิงหาคม 2542 มีรถตู้จำนวน 3,453 คัน เข้ายื่นความจำนง เป็นรถที่มีเส้นทางและมีใบบัญชีสำรวจจำนวน 1,273 คัน มีเส้นทางและไม่มีบัญชีสำรวจจำนวน 1,632 คัน ไม่มีเส้นทางและไม่มีบัญชีสำรวจจำนวน 548 คัน เข้ายื่นความจำนง ซึ่งหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรถเข้าร่วมกับองค์การฯ และค่าธรรมเนียมและค่าตอบแทนที่ชำระตามสัญญา เป็นไปตามระเบียบขององค์การฯ สำหรับรถที่จะเข้าร่วมบริการได้แก่รถที่มีรายละเอียดตรงตามบัญชีสำรวจระหว่างกรรมการขนส่งทางบก และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
7 ก.ย. 42	คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีมติอนุมัติให้ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง จำนวน 90 เส้นทาง ให้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
14 ก.ย. 42	คณะกรรมการการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางร่วมบริการได้มีคำสั่งที่ 02/2542 แต่งตั้งคณะทำงานทำการสำรวจและตรวจสอบรถตู้โดยสารประจำทาง
24 ก.ย. 42	นายทะเบียนกลางได้ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (รถตู้ประจำทาง) หมวด 1 ให้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน 90 เส้นทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้เพื่อใช้ภายในเท่านั้น ไม่ควรเผยแพร่สู่สาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

3) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบกและในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

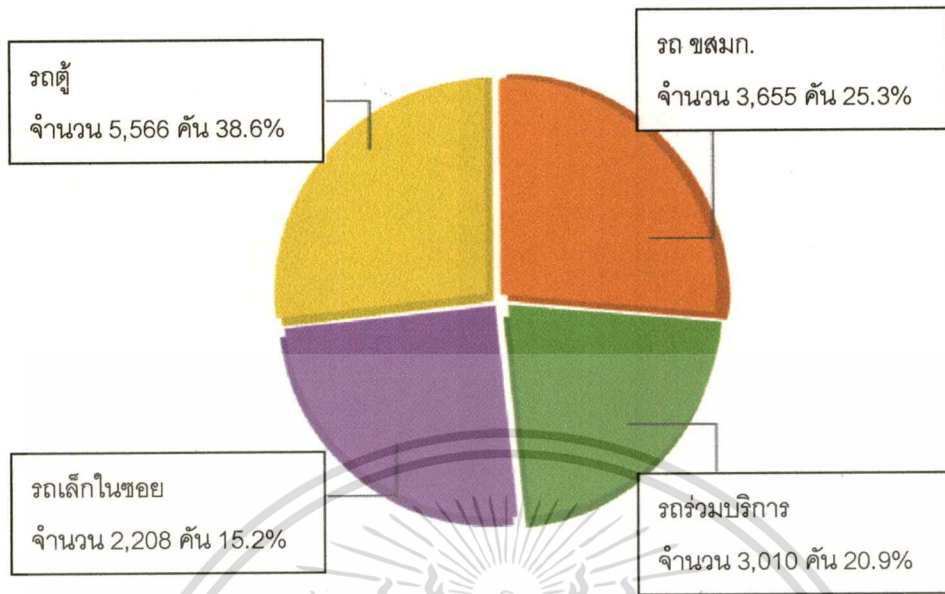
4) ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมายโครงสร้างการแบ่งส่วนราชการของกรมการขนส่งทางบก แบ่งส่วนราชการตามพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2538 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2538 ดังนี้

ก. ราชการบริหารส่วนกลาง สำนักงานเลขานุการกรม กองการเจ้าหน้าที่ กองคลัง กองนิติการ กองวิชาการและวางแผน สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัยสำนักควบคุมการขนส่ง สำนักทะเบียนและภาษีรถ

ข. ราชการบริหารส่วนภูมิภาค สำนักงานขนส่งจังหวัด

4.2.2.2 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.2519 (ก่อตั้งเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2519) มีหน้าที่จัดบริการรถโดยสารประจำทางวิ่งรับส่งประชาชนในเขต กรุงเทพฯ นนทบุรี นครปฐม ปทุมธานี สมุทรสาคร และสมุทรปราการ วิ่งบริการในเส้นทางต่าง ๆ รวม 106 เส้นทาง จำนวนรถทั้งสิ้น 3,655 คัน (กันยายน 2545) แยกเป็นรถธรรมดา 1,674 คัน รถประจำทาง 1,981 คัน และรถวิเศษเอกชนที่ร่วมวิ่งบริการกับ ขสมก. ทั้งรถธรรมดาและรถประจำทางจำนวน 3,010 คัน, รถมินิบัส จำนวน 1,179 คัน, รถเมล์เล็กในซอย จำนวน 2,208 คัน และรถตู้โดยสารประจำทาง จำนวน 5,566 คัน รวมรถที่วิ่งให้บริการประชาชนในกรุงเทพมหานครมี จำนวน 14,662 คัน 404 เส้นทาง แยกออกเป็นกลุ่มต่าง ๆ ได้ดังรูป 4.2



ที่มา: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 2545

รูปที่ 4.2 แสดงผลการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแยกตามประเภทของการขนส่ง

ฝ่ายบริหาร

มีหน้าที่บริหารงานบุคคล งานบัญชีและการเงิน งานด้านกฎหมาย งานจัดซื้อและการบริการภายใน และประสานงานด้านต่าง ๆ โดยมีรองผู้อำนวยการฝ่ายบริหารขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการเป็นผู้บังคับบัญชา และรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

ฝ่ายการเดินรถองค์การฯ

มีหน้าที่สั่งการควบคุม กำกับ ดูแล วางแผนการเดินรถขององค์การฯ การซ่อมแซมบำรุงรักษารถ ให้มีประสิทธิภาพตามนโยบายและเป้าหมายขององค์การฯ กำหนด ควบคุมและจัดหารายได้ให้เป็นไปตามเป้าหมายตามประมาณการที่ได้กำหนดไว้ ควบคุมและกำกับดูแลการใช้จ่ายให้เป็นไปตามงบประมาณ ประสานงานด้านต่าง ๆ โดยมีรองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถขององค์การฯ ขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการเป็นผู้บังคับบัญชา

ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ

มีหน้าที่วางแผนการจัดระบบการเดินรถเอกชนร่วมบริการทุกประเภท การควบคุม ดูแล ติดตามการเดินรถและการจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนของรถเอกชนร่วมบริการให้เป็นไปตามแผนและเงื่อนไขตามสัญญา โดยมีรองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถร่วมบริการขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการเป็นผู้บังคับบัญชา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

๒. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงาน โครงการ วงเงินลงทุน รวมทั้งพิจารณา กำหนดโครงการที่จะใช้เงินกู้ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ และการเข้าร่วมลงทุนของเอกชนที่มี อำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจรรยาบรรณเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนหลัก

ค. กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดระบบการจรรยาบรรณทางบกเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

ง. กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจรรยาบรรณทางบก ตลอดจนกำกับดูแล แรงจูงการปฏิบัติงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประสานการปฏิบัติ ให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบายและแผนหลักที่กำหนด

จ. พิจารณา เรื่องอื่นใด ที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจรรยาบรรณทางบกตามที่คณะ รัฐมนตรี หรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย

ฉ. ปฏิบัติการในเรื่องการจัดระบบการจรรยาบรรณทางบกตามที่คณะรัฐมนตรี มอบหมาย

๓. เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจรรยาบรรณทางบกหรือ กฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อการจัดระบบการจรรยาบรรณทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์

๔. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ ในการปฏิบัติโดยคณะกรรมการอาจมอบให้สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจรรยา บรรณทางบกเป็น ผู้ปฏิบัติหรือเตรียมข้อเสนอมายังคณะกรรมการเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

๒) ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดให้มีการจัดตั้ง "สำนักงานคณะกรรมการ จัดระบบการจรรยาบรรณทางบก" ขึ้นในสำนักนายกรัฐมนตรี และให้เลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการ จรรยาบรรณทางบก ทำหน้าที่ควบคุมดูแลและรับผิดชอบในการปฏิบัติราชการของสำนักงานคณะ กรรมการจัดระบบการจรรยา บรรณทางบกขึ้นตรงต่อนายกรัฐมนตรี

พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจรรยาบรรณทางบก พ.ศ. 2521 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ได้ระบุให้คณะกรรมการจัดระบบการจรรยาบรรณทางบกมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

ก. เสนอนโยบายและแผนหลักต่อคณะรัฐมนตรี

ข. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงาน โครงการ วงเงินลงทุน รวมทั้งพิจารณา กำหนดโครงการที่จะใช้เงินกู้ความช่วยเหลือจากต่างประเทศและการเข้าร่วมลงทุนของภาคเอกชน ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจรรยาบรรณเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนหลัก

ค. กำหนดมาตรฐานการจัดระบบการจรรยาบรรณทางบกเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

ง. กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจรรยาบรรณทางบกตลอดจนกำกับ

ดูแลแรงจูงการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบายและแผนหลักที่กำหนด

- จ. พิจารณาเรื่องอื่นใดที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรีหรือนายกรัฐมนตรี มอบหมาย
- ฉ. ปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย
- ช. เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อการจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์

4.2.2.4 กลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง

จากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสาร สามารถแยกประเด็นในการพิจารณาได้ดังนี้

- 1) ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจประกอบอาชีพขับรถตู้โดยสารประจำทาง
สาเหตุที่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางส่วนใหญ่เลือกประกอบอาชีพขับรถตู้โดยสารประจำทาง คือ
 - อยู่ในสภาวะตกงาน
 - ลักษณะการประกอบอาชีพขับรถตู้โดยสารประจำทางค่อนข้างมีความเป็นอิสระสูง นั่นคือ ไม่มีการกำหนดเวลาในการเริ่มต้นหรือสิ้นสุดการทำงาน และสามารถทำงานอื่นควบคู่กันได้
 - ธุรกิจการประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางค่อนข้างเป็นธุรกิจที่ซื้อขายคล่อง นั่นคือ หากต้องการหยุดประกอบอาชีพชั่วคราวหรือถาวร ผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทางสามารถให้ผู้อื่นเช่าต่อหรือขายวินขาดได้

ทั้งนี้ในส่วนของขั้นตอนการโอนรถตู้โดยสารประจำทางนั้นต้องทำการโอนผ่านบริษัท และทำการโอนสิทธิ์ โอนสัญญาจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการโอนโดยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นนั้น ผู้ขายรถตู้โดยสารประจำทางพร้อมวินจะตกลงกับผู้ซื้อเอง

2) ระดับการศึกษาของผู้ประกอบอาชีพขับรถตู้โดยสารประจำทาง

จากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง พบว่า ผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทางค่อนข้างมีระดับการศึกษาที่หลากหลาย คือ มีระดับการศึกษาตั้งแต่ระดับปริญญาตรีไปจนถึงระดับ ปวช. และระดับ ปวส.

3) ลักษณะการเป็นเจ้าของยานพาหนะ

ส่วนใหญ่ ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางจะเป็นเจ้าของรถตู้เอง แต่มีบางคนที่ต้องเช่ารถตู้ โดยทั้งนี้อัตราค่าเช่ารถตู้โดยสารประจำทางนั้นจะขึ้นอยู่กับสภาพรถ สามารถแสดงราคาเช่าได้ตามตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงอัตราค่าเช่ารถตู้โดยสารประจำทาง

รถ	อายุ/สภาพรถ (ปี)	ราคา/วัน (บาท/วัน)
- โตโยต้า(หัวจรวด) 2500,2800 CC	ทะเบียนรถ 7ฉ - ปัจจุบัน	600 – 700
- NISSAN	ตามสภาพรถ	550 – 700
- Buddy Isuzu	ทะเบียนรถ 7ฉ - ปัจจุบัน	550 - 600
- โตโยต้า (ตาหวาน,ตากลม) 2400 CC	ทะเบียนรถ 7ฉ - 7ฝ	500

ที่มา:จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ,ก.ย.,2545.

หมายเหตุ ราคาเช่ารถตู้ขึ้นอยู่กับเส้นทางการเดินรถ,จำนวนผู้โดยสาร และลักษณะวันทำการหรือวันหยุด (โดยวันหยุดค่าเช่ารถตู้จะสูงกว่าวันธรรมดา)

นอกจากนี้ มีบางวินที่ลักษณะการประกอบการอยู่ในรูปบริษัท คือ มีการจ้างคนขับรถตู้โดยสารประจำทางแล้วให้เงินเดือน นอกจากนี้ยังมีการให้เปอร์เซนต์ที่นั่ง (1 บาท/ที่นั่ง) โดยจากการสัมภาษณ์พบว่ารายได้ของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางอยู่ที่ประมาณ 4,500-7,000 บาท/เดือน ทั้งนี้การเข้าร่วมดำเนินการ ผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทางต้องเสียค่าประกัน 3,000 บาท ในที่นี้วินรถตู้โดยสารประจำทางที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษาได้แก่ วินอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-รามคำแหง 22

4) รายได้จากการดำเนินการประกอบอาชีพขับรถตู้โดยสารประจำทาง

รายได้สุทธิต่อวันจะคำนวณโดยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในขั้นตอนการดำเนินงานนอกจากรายรับ ดังรายการต่อไปนี้

ตารางที่ 4.3 แสดงค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรถตู้โดยสารประจำทาง

ลำดับ	เรื่อง	ค่าใช้จ่าย (บาท)
1	ค่าเช่ารถ (กรณีไม่ได้เป็นเจ้าของรถตู้)	500-700 (ต่อวัน)
2	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	(ขึ้นอยู่กับระยะทาง)
3	ค่าทางด่วน	40 (ต่อเที่ยว)
4	ค่าที่จอดรถ (เป็นบางวัน)	1,000 (ต่อเดือน)
5	ค่าวิน	3,000-4,000 (ต่อเดือน ทั้งนี้แล้วแต่วิน)
6	ค่าประกอบการให้ทางภาครัฐ	1,000 (ต่อเดือน)
7	ภาษี	1,300 (ต่อปี)

ที่มา:จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ,ก.ย.,2545.

ดังนั้น โดยเฉลี่ยแล้วรายได้ของผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทางอยู่ที่ประมาณ 1,000 – 1,800 บาท/วัน

5) ระยะเวลาในการปล่อยรถตู้โดยสารประจำทาง

ช่วงเวลา	จำนวนผู้โดยสาร	
ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน	ผู้โดยสารเต็ม	รถออก
นอกชั่วโมงเร่งด่วน	รอผู้โดยสารประมาณ 6-8 คน	รถออก
	หรือประมาณ 10 นาที	

6) รอบในการเดินรถต่อวัน

ขึ้นอยู่กับผู้ขับรถตู้โดยสารประจำทาง แต่โดยเฉลี่ยจากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ประกอบการจะขับรถตู้โดยสารประจำทางเฉลี่ยประมาณ 6 รอบ/วัน

4.2.3 การจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทาง

ตามที่คณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางร่วมบริการได้มีการประชุม เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2543 ต่อท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และได้มีนโยบายให้เร่งดำเนินการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางให้เป็นรถที่ถูกต้องตามกฎหมายโดยเร็วให้แล้วเสร็จภายใน 6 เดือนนับตั้งแต่ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางร่วมบริการ ดังนั้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต้องรับคำขอรถตู้ประจำทางผิดกฎหมายทุกคันที่ยื่นความประสงค์เข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยมีขั้นตอนดำเนินการดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขั้นตอนที่ 1 รับคำขอและจัดทำบัญชีทะเบียนรถ

เมื่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้รับคำขอเข้าร่วมเดินรถในเส้นทางต่าง ๆ แล้ว ให้ทำการตรวจสอบแล้วจัดทำบัญชีทะเบียนรถในเส้นทางต่าง ๆ ต่อไป

ขั้นตอนที่ 2 บรรจรถเข้าในบัญชี ขส.บ.11

1. เส้นทางใดที่มีจำนวนรถไม่เกินข้อกำหนดให้ดำเนินการขอบรรจุเข้าบัญชี ขส.บ.11
2. เส้นทางใดที่มีจำนวนรถเกินข้อกำหนดให้ดำเนินการบรรจรถตามข้อกำหนดก่อน ส่วนจำนวนรถที่เกินข้อกำหนดให้เสนอกรรมการขนส่งทางบก ขอปรับปรุงจำนวนขึ้นสูงในบัญชี ขส.บ.11 และเมื่อได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางแล้วให้ดำเนินการบรรจุเข้าบัญชี ขส.บ.11 ต่อไป

3. รถที่วิ่งในเส้นทางที่ไม่ได้กำหนดไว้ใน 90 เส้นทาง เป็นเส้นทางเปิดใหม่หรือเส้นทางที่มีช่วงทับซ้อนกับเส้นทางที่กำหนดไว้เดิมให้พิจารณากำหนดเส้นทางใหม่ หรือเส้นทางตัดช่วงเพื่อนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางพิจารณาอนุมัติต่อไป

ขั้นตอนที่ 3 ดำเนินการทางทะเบียนและภาษีเป็นรถโดยสารประจำทาง

1. รถที่ไม่มีปัญหากับไฟแนนซ์ เมื่อได้รับอนุมัติให้บรรจรถแล้วให้ดำเนินการทางทะเบียนและภาษีเป็นรถโดยสารประจำทางโดยเร็ว
2. รถที่มีปัญหากับไฟแนนซ์ ยังเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ไม่ได้ ให้องค์การฯ จัดทำสตีกเกอร์โดยผ่อนผันให้ไปดำเนินการให้เรียบร้อยภายใน 6 เดือนนับตั้งแต่วันทำสัญญา
3. รถที่ทำประกันภัยไม่ถูกต้องตามระเบียบให้ดำเนินการทางทะเบียนและภาษีเป็นรถโดยสารประจำทางให้เรียบร้อยได้ โดยต้องดำเนินการจัดทำประกันภัยให้ถูกต้องตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การฯ ผ่อนผันไว้เมื่อการประกันภัยตามกรรมธรรม์เดิมสิ้นสุดอายุลง

4.2.4 การแต่งตั้งคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถตู้โดยสารประจำทาง

สำหรับการดำเนินงานรถตู้โดยสารประจำทางนั้น ทางหน่วยงานทั้งสามหน่วยงานพิจารณาแล้วเห็นว่า การดำเนินงานนั้นจำเป็นต้องมีคณะกรรมการหลัก และคณะกรรมการเพื่อช่วยสนับสนุนการทำงาน โดยสามารถแสดงรายละเอียดของคณะกรรมการได้ ดังนี้

4.2.4.1 คณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางร่วมบริการ

ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 84/2542 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทาง โดยให้คณะกรรมการฯ มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1) ตรวจสอบคุณสมบัติ ความถูกต้องตามคำขอเข้าร่วมเดินรถในเส้นทางต่าง ๆ และอนุมัติเพื่อส่งเรื่องให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการบรรจุรถลงในเส้นทางตามที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้ประกาศกำหนดแล้วต่อไป

2) กำหนดหลักเกณฑ์และดำเนินการเจรจากับผู้ขอเข้าร่วมเดินรถตู้โดยสารประจำทางเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมและค่าตอบแทนที่จะต้องจ่ายให้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้เป็นไปตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการเข้าร่วมเดินรถโดยสารกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสำหรับรถตู้โดยสารประจำทาง พ.ศ. 2542 ที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้กำหนดขึ้น และส่งเรื่องให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดำเนินการทำสัญญาต่อไป

3) ให้คณะกรรมการฯ มีอำนาจแต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการฯ ได้ตามความจำเป็น

ให้คณะกรรมการฯ ดำเนินการตามอำนาจและหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย และให้รายงานผลต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทุกกระยะ 30 วัน

4.2.4.2 คณะทำงานเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางร่วมบริการ

เพื่อให้การปฏิบัติงานของคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางเป็นไปด้วยความรวดเร็วและเรียบร้อย ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 84/2542 วันที่ 22 มีนาคม 2542 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางร่วมบริการ จึงแต่งตั้งคณะทำงานฯ ดังนี้

1) คณะทำงานจัดทำบัญชีทะเบียนรถตู้ประจำทาง

มีหน้าที่ในการจัดทำบัญชีทะเบียนรถตู้ประจำทาง ตามผลการสำรวจขององค์การและกรมการขนส่งทางบก

2) คณะทำงานรับและตรวจสอบคำขอนำรถตู้ประจำทางเข้าร่วมเดินรถตู้โดยสารประจำทางร่วมบริการ

มีหน้าที่ในการกำหนดวิธีการรับและตรวจสอบคำขอนำรถตู้ประจำทางที่ประสงค์จะเข้าร่วมเดินรถร่วมบริการกับองค์การฯ ให้เป็นตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเข้าร่วมเดินรถร่วมบริการกับองค์การฯ ไม่ให้ผู้ใดเข้าขอรับใบอนุญาตเดินรถโดยไม่ปฏิบัติตามระเบียบขั้นตอนการดำเนินการเข้าร่วมเดินรถโดยสารสาธารณะให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) คณะทำงานกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำหรับการเจรจาต่อรองกับผู้อื่น คำขอสัญญาารถตู้โดยสารประจำทางเข้าร่วมเดินรถกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ

มีหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์ในการเจรจาต่อรองกับผู้มีสิทธิ์ขอรถตู้โดยสารประจำทางเข้าร่วมเดินรถกับองค์การฯ

4.2.5 พระราชบัญญัติ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

มีการให้คำนิยามของรถตู้โดยสารประจำทาง ว่าเป็น รูปแบบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร (รถตู้ประจำทาง) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง

ส่วนการบังคับใช้นั้นให้ยึดตาม

- 1) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522
- 2) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535
- 3) กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยคณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารประจำทางร่วมบริการได้ทำการกำหนดกฎต่าง ๆ ให้มีผลบังคับใช้กับรถตู้โดยสารประจำทาง ในประเด็นดังต่อไปนี้

- จำนวนรถ
- สิทธิในรถ
- จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก และวิธีการบรรทุก
- จำนวนผู้ประจำรถ
- เวลาทำงานประจำวัน
- กำหนดกฎระเบียบและมารยาทในการขับรถเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

ผู้โดยสาร

- สถานที่เก็บ ช่อมแซม และบำรุงรักษารถ สำหรับกลุ่มรถตู้โดยสารประจำทางที่ทำการศึกษามีสถานที่เก็บ ช่อมแซมและบำรุงรักษารถ ดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 แสดงสถานที่เก็บ ซ่อมแซมและบำรุงรักษารถตู้ที่ทำการศึกษา

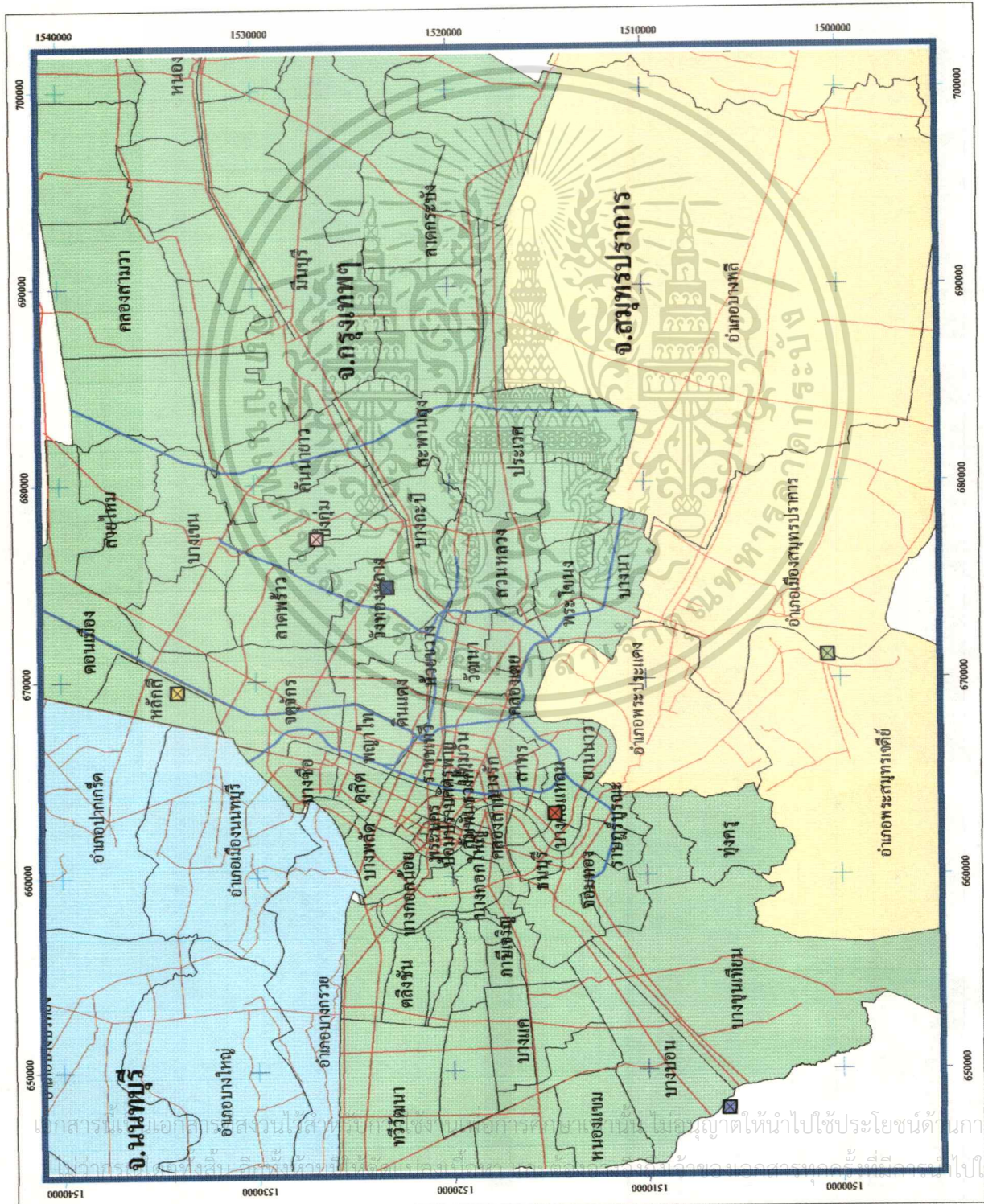
ลำดับ	เส้นทางรถตู้	สถานที่เก็บรถ	สถานที่ซ่อมและบำรุงรักษารถ
1	อนุสาวรีย์ฯ – ห้างสรรพ สินค้าฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต	อุโมงค์ 249/11 หมู่ 6 ถนนพหล โยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กทม.	อุโมงค์ 249/11 หมู่ 6 ถนนพหล โยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กทม.
2	อนุสาวรีย์ฯ – มินบุรี (ทางด่วน)	อุโมงค์สวนสยาม 8/185-191 ถ.สวนสยาม แขวงคันนายาว เขตบึงกุ่ม กทม.	อุโมงค์สวนสยาม 8/185-191 ถ.สวนสยาม แขวงคันนายาว เขตบึงกุ่ม กทม.
3	อนุสาวรีย์ฯ – ปากเกร็ด	อุโมงค์สายลวด 215 ถนนสายลวด ต.ท้ายบ้าน อ.เมือง จ.สมุทรปราการ	อุโมงค์สายลวด 215 ถนนสายลวด ต.ท้ายบ้าน อ.เมือง จ.สมุทรปราการ
4	อนุสาวรีย์ฯ – ถนน พระราม 3 (ทางด่วน)	อุโมงค์คลองเตย 148 ถนนสุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทม.	อุโมงค์คลองเตย 148 ถนนสุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทม.
5	อนุสาวรีย์ฯ – ซอยราม คำแหง 22 (ทางด่วน)	อุโมงค์โพธิ์แก้ว ซ.ลาดพร้าว 101 แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กทม.	อุโมงค์โพธิ์แก้ว ซ.ลาดพร้าว 101 แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กทม.
6	อนุสาวรีย์ฯ - เคหะธนบุรี (ทางด่วน)	อุโมงค์พระราม 2 45/16 หมู่ 1 ถนน พระรามที่ 2 แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กทม.	อุโมงค์พระราม 2 45/16 หมู่ 1 ถนน พระรามที่ 2 แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กทม.

ที่มา:กรมการขนส่งทางบก,2545.

เพื่อตรวจสอบว่ากฎข้อบังคับที่รัฐกำหนดขึ้นมาเพื่อให้มีผลบังคับใช้ในเรื่องสถานที่เก็บ ซ่อมแซมและบำรุงรักษารถตู้โดยสารประจำทางกับกลุ่มผู้ประกอบการว่าเป็นไปตามนั้นหรือไม่ ผู้ศึกษาได้ทำการสุ่มวินรถตู้โดยสารประจำทางขึ้นมาใหม่ 1 วิน จากจำนวนวินรถตู้โดยสารประจำทาง ศึกษา 6 วิน ซึ่งในนี้ได้แก่ วินอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-ซอยรามคำแหง 22 (อุโมงค์โพธิ์แก้ว)

ผลการศึกษา พบว่า ปัจจุบัน วินอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-รามคำแหง 22 นี้ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ เขตการเดินรถที่ 8 หรือที่เรียกกันว่า “อุโมงค์โพธิ์แก้ว” โดยภายใน อุโมงค์โพธิ์แก้วจะเป็นสถานที่ทำการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ,อุ้งจอดรับ-ส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสาร ประจำทาง และเป็นสถานที่ซ่อมแซมบำรุงรักษารถตู้โดยสารประจำทางและมีรถแท็กซี่รับจ้างเข้ามาซ่อม รถบ้าง แต่จากการสำรวจพบว่า บริเวณอุโมงค์โพธิ์แก้วไม่มีการเก็บ ซ่อมแซมและบำรุงรักษารถตู้โดยสาร ประจำทางแต่อย่างใด

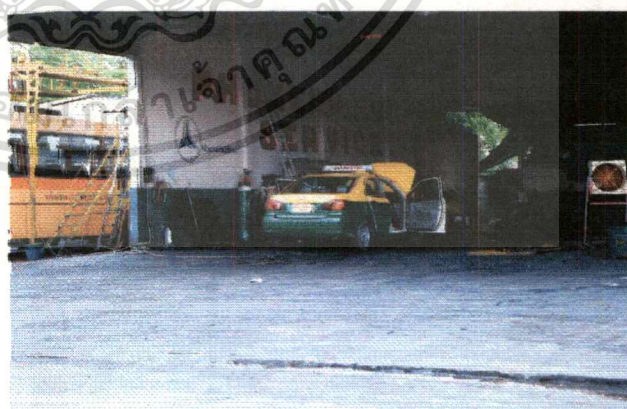
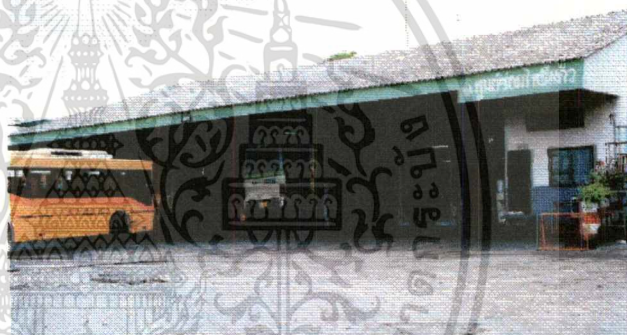
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.3 แสดงสถานที่เก็บ ขอม และบำรุงรักษาที่ดินโดยสภารประจำทาง



รูปที่ 4.4 แสดงสถานที่เก็บ ข้อมาเม
และบำรุงรักษารถ
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-รามคำแหง22



- กำหนดอัตราการเดินรถขั้นต่ำ (เที่ยว/วัน) ในการประชุม เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2543 คณะกรรมการได้ทำการปรับปรุงเงื่อนไขจำนวนรถ เวลา จำนวนเที่ยวของการเดินรถใหม่ ดังตารางที่ 4.5 เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.5 แสดงการกำหนดเงื่อนไขจำนวนรถ เวลา จำนวนเที่ยวของการเดินรถที่ทำการศึกษา

ช่วงการเดินรถ	ระยะทาง (กม.)	จำนวนเที่ยวการเดินรถขึ้นด้าต่อวัน ระหว่างเวลา 06.00 น. – 22.00 น.		รวม เที่ยว	จำนวนรถ ตามเงื่อนไข นายทะเบียน (คัน)
		ไป	กลับ		
อนุสาวรีย์ฯ – ห้างสรรพสินค้า ฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต	28	80	80	160	40 – 103
อนุสาวรีย์ฯ – มินบุรี (ทาง ด่วน)	30	100	100	200	38 – 46
อนุสาวรีย์ฯ – ปากเกร็ด	24	148	148	296	40 – 74
อนุสาวรีย์ฯ – ถนนพระราม 3 (ทางด่วน)	15	34	34	68	5 – 17
อนุสาวรีย์ฯ – ซอยรามคำแหง 22 (ทางด่วน)	11	63	63	126	10 – 21
อนุสาวรีย์ฯ – เคหะธนบุรี (ทางด่วน)	25	70	70	140	20 – 36

ที่มา:กรมการขนส่งทางบก,2545.

4.3 ลักษณะสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

4.3.1 ลักษณะทางกายภาพ

4.3.1.1 ขอบเขตการปกครอง

ปัจจุบัน กรุงเทพมหานครมีทั้งหมด 49 เขต โดยมีอาณาเขตติดต่อกับ จ.นนทบุรี จ.นครปฐม จ.ปทุมธานี จ.สมุทรปราการ และจ.สมุทรสาคร ดังแผนที่ 4.2 พื้นที่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ อยู่ในเขตการปกครองเขตราชเทวี กรุงเทพฯ มีพื้นที่ทั้งหมด 7.126 ตารางกิโลเมตร จำนวนบ้านในพื้นที่เป็น 26,482 หลังคาเรือน ความหนาแน่นของประชากรรวมปัจจุบันเป็น 103,587 คน คิดเป็นเพศชายจำนวน 50,808 คน และเป็นเพศหญิงจำนวน 52,779 คน

4.3.1.2 การใช้ที่ดิน

ภายในบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานครนั้น พบว่า มีกิจกรรมสำคัญที่เป็นตัวดึงดูดประชาชนเข้าสู่พื้นที่มากมาย ไม่ว่าจะเป็น

- ศูนย์การค้า เช่น เซ็นเตอร์วัน
- โรงพยาบาล เช่น โรงพยาบาลราชวิถี โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า เป็นต้น
- ศูนย์ราชการ เช่น สำนักงานเขตราชเทวี
- โรงแรม
- สถานที่สำคัญทางศาสนา เช่น วัด โบสถ์
- อาคารสำนักงานต่าง ๆ



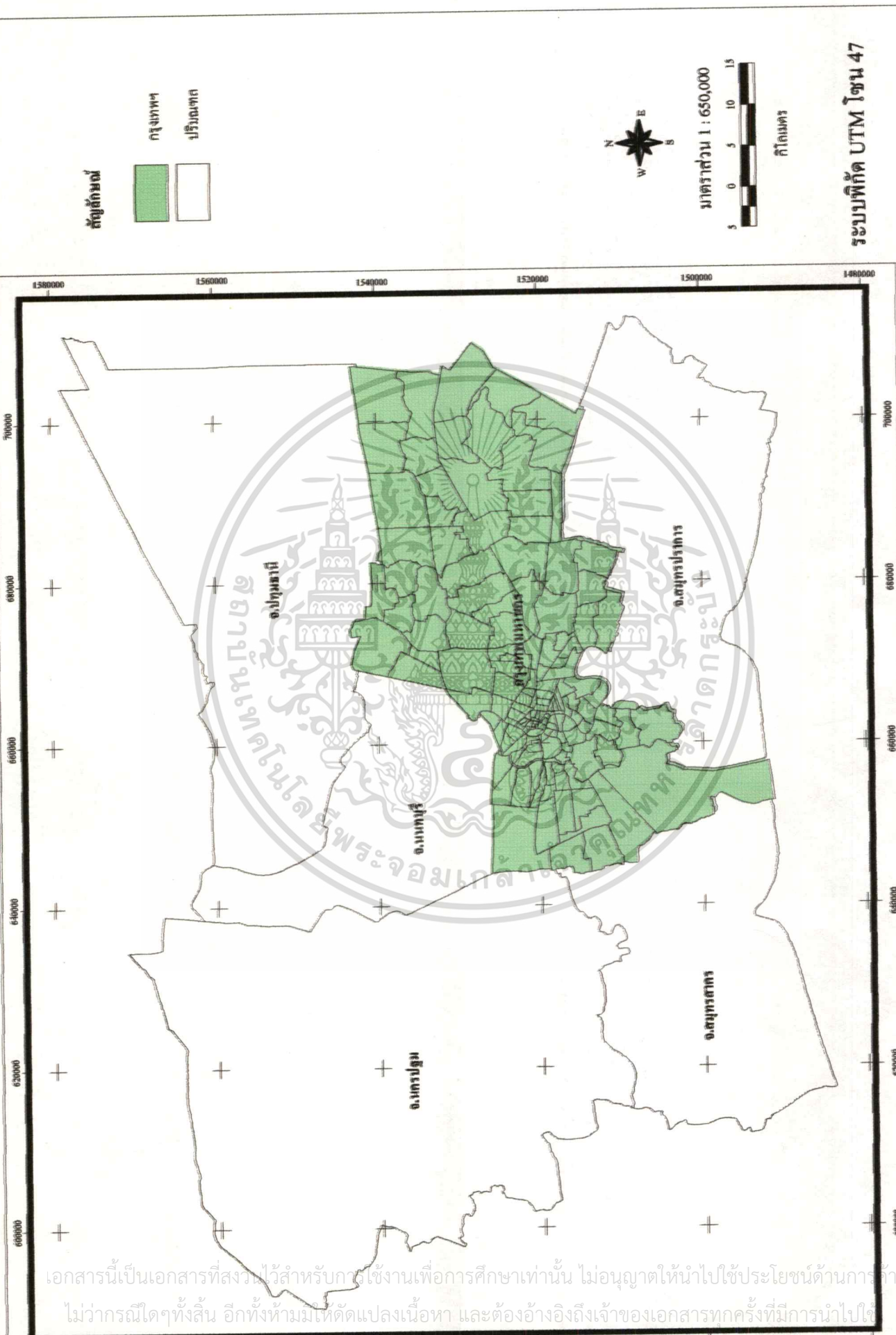
รูปที่ 4.5 แสดงพื้นที่บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

4.3.2 การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านกายภาพ

จากที่ได้กำหนดวินรด์ตูโดยสารประจำทางเพื่อศึกษาจำนวน 6 วิน นั้น ผู้ศึกษาได้ทำการถ่ายรูปสภาพวินต่าง ๆ เพื่อแสดงให้เห็นถึงลักษณะการจอดรถ ลักษณะทางกายภาพต่าง ๆ เช่น ลักษณะป้ายเพื่อบอกเส้นทางเดินรถตูโดยสารประจำทาง ลักษณะป้ายบอกอัตราค่าโดยสาร ทั้งนี้ การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกทางกายภาพถือว่าเป็นสิ่งสำคัญที่จะส่งผลต่อความรู้สึกพึงพอใจในการใช้บริการรถตูโดยสารประจำทาง สามารถแสดงได้ดังรูป

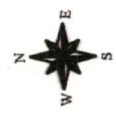
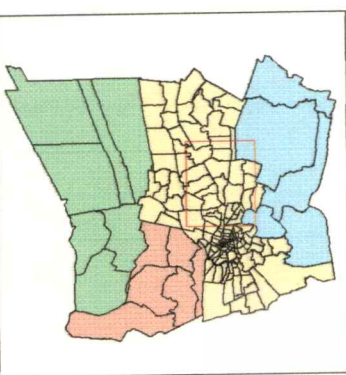
เอกสารนี้เป็นเอกสารลับ กรุณาอย่าเผยแพร่ให้บุคคลอื่นได้ หากฝ่าฝืนจะดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.6 แสดงกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



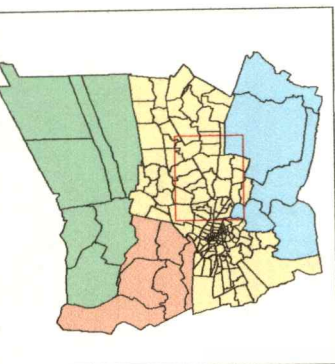
มาตราส่วน 1 : 8,500



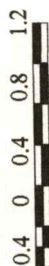
กิโลเมตร

ระบบพิกัด UTM โซน 47



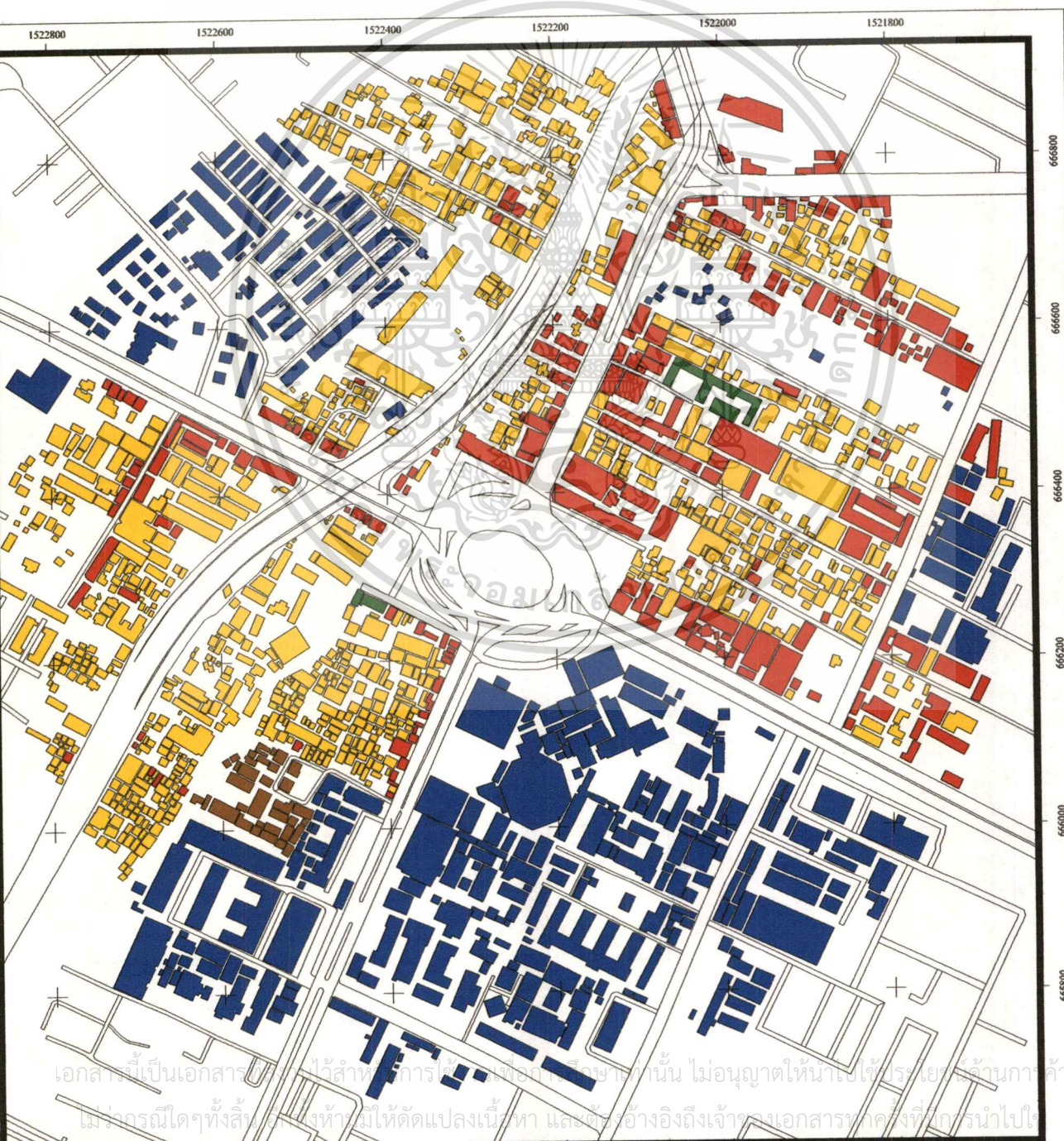


มาตราส่วน 1:7,500



กิโลเมตร

ระบบพิกัด UTM โซน 47



รูปที่ 4.8 แสดงลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพฯ

เอกสารนี้เป็นเอกสารเผยแพร่ไว้สำหรับการใช้ประโยชน์เฉพาะเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ขอรับผิดชอบต่อการแก้ไขหรือการให้ข้อมูลผิดพลาด และขอสงวนสิทธิ์ในเอกสารทุกฉบับที่ปรากฏ

4.3.2.1 ลักษณะการจอดรถ



รูปที่ 4.9 แสดงวินรถตู้โดยสารวัย – ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต



รูปที่ 4.10 แสดงวินรถตู้โดยสารวัย – ปากเกร็ด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.11 แสดงวินรถตู้อนุสาวรีย์ - มินบุรี

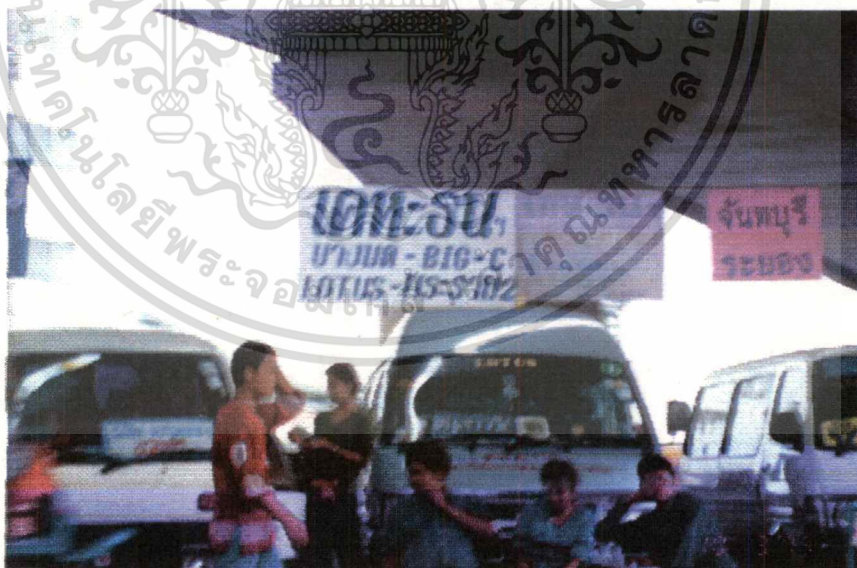


รูปที่ 4.12 แสดงวินรถตู้อนุสาวรีย์ - รามคำแหง 22

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.13 แสดงวินรถตู้โดยสารวัย – พระราม 3



รูปที่ 4.14 แสดงวินรถตู้โดยสารวัย – การเคหะธนบุรี

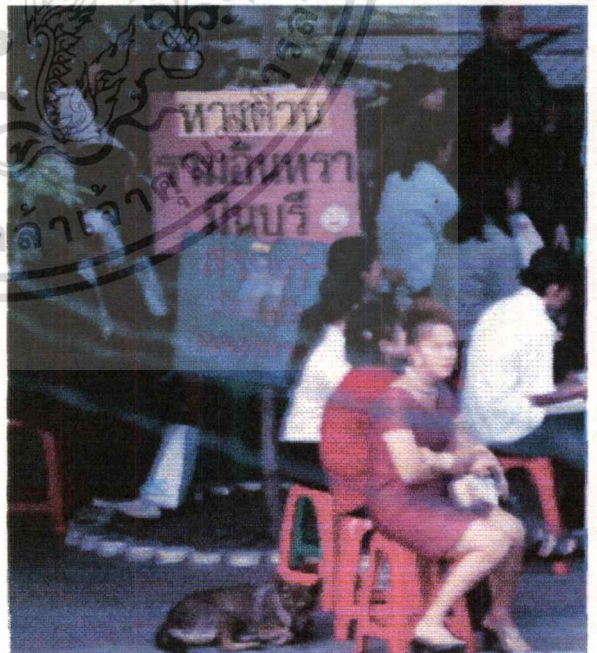
4.3.2.2 ป้ายสถานีรถตู้โดยสารประจำทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สถานีรถตู้โดยสารประจำทางส่วนใหญ่ที่พบว่าจะมีการจัดทำป้ายสถานีรับ-ส่งค่าไม่ผู้โดยสารโดยเขียนบนป้ายแบบชั่วคราวติดไว้ตามต้นไม้หรือเสาไฟฟ้าเท่านั้น โดยแผ่นป้ายที่ติดมัก

ติดในตำแหน่งที่ไม่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน เช่น วินปากเกร็ด วินมีนบุรี เป็นต้น นอกจากนี้ส่วนใหญ่แล้ว พบว่าจะไม่มีการบอกอัตราค่าโดยสาร และเส้นทางการเดินรถ นั่นคือ ส่วนใหญ่แล้วจะบอกแค่เพียงจุดเริ่มต้น-จุดหมายปลายทางของเส้นทางเดินรถตู้



รูปที่ 4.15 แสดงตัวอย่างป้ายสถานีรถตู้โดยสารประจำทาง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3.2.3 ที่นั่งสำหรับผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทาง

ส่วนใหญ่แล้ววินรถตู้โดยสารประจำทางแทบทุกเส้นทาง พบว่า ทางกลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางไม่มีการจัดเตรียมที่นั่งสำหรับผู้โดยสารไว้ให้ หรือหากมีการจัดเตรียม พบว่า ลักษณะที่นั่งจะเป็นแบบชั่วคราว นั่นคือ มีการจัดเก้าอี้พลาสติกไว้ให้และลักษณะการวางเก้าอี้ก็ไม่เป็นระเบียบ นั่นคือ วางอยู่บนทางเดินเท้า ซึ่งกีดขวางทางเดินเท้าเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังไม่มีการสร้างหลังคา กันแดด – กันฝนให้ อันจะเป็นปัญหาอย่างมากในช่วงฤดูฝน

ทั้งนี้สาเหตุที่ทางกลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางไม่สามารถจัดทำหลังคา กันแดด – กันฝนให้ได้นั้น เนื่องจากทางกลุ่มผู้ประกอบการไม่มีกรรมสิทธิ์ในพื้นที่ทางเท้า โดยหากทางกลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางทำการจัดเตรียมไว้ให้นั้นจะถือเป็นการหาผลประโยชน์จากที่สาธารณะ



รูปที่ 4.16 แสดงตัวอย่างการจัดที่นั่งรอสำหรับผู้โดยสาร

บทที่ 5

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในบทนี้ ผู้ศึกษาจะทำการสรุปผลที่ได้จากแบบสอบถามเพื่อดูลักษณะประชากรและลักษณะการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม, ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง, ความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง, บทบาทการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนของรถตู้โดยสารประจำทาง และความสัมพันธ์ของประชากรต่อตัวแปรต่าง ๆ ในบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพฯ เพื่อนำผลการศึกษาไปวางแผนระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งกึ่งสาธารณะที่เหมาะสมต่อไปในอนาคต ในรูปของการสร้างความคล่องตัวในการเดินทาง การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางนั่นเอง

5.1 ลักษณะประชากรของผู้ตอบแบบสอบถาม

สำหรับการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ได้ใช้วิธีการออกแบบสอบถามผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง และการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่จากทางภาครัฐ และกลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างลักษณะประชากรวินละ 40 ชุด กระจายจำนวนตามจุดเริ่มต้นทั้งในเมืองและชานเมือง 6 วิน รวมจำนวนแบบสอบถามทั้งสิ้น 240 ชุด นั้น

จากแบบสอบถามสามารถสรุปลักษณะประชากร สังคม เศรษฐกิจของผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทางได้ ดังนี้

เพศ ผู้ตอบแบบสอบถามมีทั้งเพศหญิงและเพศชาย โดยเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย คือ เป็นเพศหญิง 131 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 54.6 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และเป็นเพศชาย 109 คน หรือ คิดเป็นร้อยละ 45.4 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

อายุ ผู้ตอบแบบสอบถามมีอายุตั้งแต่ 12 - 59 ปี โดยมีอายุเฉลี่ย 27.44 ปี และกลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 25 - 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 33.8 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มในช่วงอายุระหว่าง 18 - 25 ปี ร้อยละ 33.3 และอายุมากกว่า 30 ปี ร้อยละ 26.7 ตามลำดับ (ตารางที่ 5.1)

ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศและอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศ	อายุ				รวม
	ต่ำกว่า 18 ปี	18-25 ปี	25-30 ปี	30 ปีขึ้นไป	
ชาย	9 (8.3) [60.0]	32 (29.4) [40.0]	32 (29.4) [39.5]	36 (33.0) [56.3]	109
หญิง	6 (4.6) [40.0]	48 (36.6) [60.0]	49 (37.4) [60.5]	28 (21.4) [43.8]	131
รวม	15 [6.3]	90 [33.3]	81 [33.8]	64 [26.7]	240 [100]

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ค.-ส.ค.2545

สถานภาพการสมรส ผู้ตอบแบบสอบถามมีสถานภาพการสมรสทั้งที่เป็นโสด,สมรส และเป็นมา ย โดยกลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดคือกลุ่มที่เป็นโสด จำนวน 196 คน คิดเป็นร้อยละ 81.7 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มที่สมรสแล้ว จำนวน 41 คน ร้อยละ 17.1 และกลุ่มที่เป็นมา ย จำนวน 3 คน ร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

สถานภาพการศึกษา ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน โดยกลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดคือกลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 66.7 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มที่มีการศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 51 คน ร้อยละ 21.3 และกลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาโทขึ้นไป จำนวน 29 คน ร้อยละ 12.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 5.2)

ตารางที่ 5.2 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามสถานภาพการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
ต่ำกว่าปริญญาตรี	51	21.3
ปริญญาตรี	160	66.7
ปริญญาโทขึ้นไป	29	12.1
รวม	240	100.0

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ค.-ส.ค.2545

อาชีพ ผู้ตอบแบบสอบถามมีอาชีพที่แตกต่างกัน โดยกลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดคือกลุ่มที่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มที่เป็นนักเรียนหรือนักศึกษา จำนวน 71 คน ร้อยละ 29.6 และกลุ่มที่ประกอบอาชีพข้าราชการ จำนวน 34 คน ร้อยละ 14.2 ตามลำดับ (ตาราง 5.3)

ตารางที่ 5.3 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	46	19.2
ลูกจ้างบริษัทเอกชน	90	37.5
ประกอบธุรกิจส่วนตัว / รับจ้าง	26	10.9
นักเรียน / นักศึกษา	71	29.6
อื่นๆ	7	2.9
รวม	240	100

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.- ส.ศ. 2545

รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครอบครัว กลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดอยู่ในช่วงรายได้ระหว่าง 20,000 – 40,000 บาท จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 51.3 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มในช่วงรายได้ต่ำกว่า 20,000 บาทจำนวน 64 คนร้อยละ 26.7 และกลุ่มรายได้ระหว่าง 40,001 – 60,000 บาทจำนวน 42 คน ร้อยละ 17.5 และต่ำกว่า 20,000 บาท จำนวน 11 คน ร้อยละ 4.5 ตามลำดับ

ลักษณะการครอบครองยานพาหนะ ผู้ตอบแบบสอบถามมีทั้งที่ครอบครัวยังมีรถส่วนตัวใช้และไม่มีรถส่วนตัวใช้ โดยส่วนใหญ่จะมีรถส่วนตัวใช้ จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 61.2 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และไม่มีรถส่วนตัวใช้ จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 38.8 สามารถแสดงจำนวนยานพาหนะในครอบครองได้ดังตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามแยกตามจำนวนยานพาหนะในครอบครอง

จำนวนยานพาหนะในครอบครอง (คัน)	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
ไม่มี	93	38.3
1	137	54.9
2	8	5.4
3	2	1.4
รวม	240	100.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่าในรูปแบบใดก็ตาม สิ่งทั้งหมดนี้เป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้น และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ศ.2545

ลักษณะของรถที่ผู้โดยสารมีไว้ในครอบครอง เป็นรถยนต์/ รถกระบะ จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 85.7 รองลงมา คือ รถจักรยานยนต์ จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 10.2 และรถจักรยาน จำนวน 6 คน ร้อยละ 4.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 5.5)

ตารางที่ 5.5 แสดงลักษณะการครอบครองยานพาหนะของผู้ตอบแบบสอบถาม

ยานพาหนะที่มีไว้ในครอบครอง	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
รถยนต์ / รถกระบะ	126	85.7
รถจักรยานยนต์	15	10.2
รถจักรยาน	6	4.1
รวม	147	100.0

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ค.2545

5.2 ปริมาณการเดินทาง

ในการศึกษาปริมาณการเดินทาง จากการทบทวนวรรณกรรมนั้น สามารถทำการศึกษารูปแบบการเดินทางโดยพิจารณาตามพื้นที่,ประเภทการขนส่ง,วัตถุประสงค์ในการเดินทาง,ช่วงเวลาในการเดินทาง และระยะเวลาในการเดินทาง สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

5.2.1 การศึกษารูปแบบการเดินทางพิจารณาตามพื้นที่

สำหรับการศึกษารั้งนี้ ผู้ศึกษาทำการกำหนดรูปแบบการเดินทางกรณีพิจารณาตามพื้นที่ โดยผู้ศึกษาได้ออกแบบสอบถามเป็นลักษณะปลายเปิด ในลักษณะที่อยู่อาศัยในปัจจุบันและสถานที่ทำงาน โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามระบุแขวง เขต และจังหวัด ทั้งนี้ผู้ศึกษาได้ทำการกำหนดพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลโดยอาศัยข้อมูลจากสำนักผังเมือง กรุงเทพฯ แล้วแสดงออกมาในรูปของความถี่และร้อยละ จากนั้นผู้ศึกษานำข้อมูลจุดเริ่มต้น-จุดหมายปลายทางในการเดินทางมาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมทางภูมิศาสตร์ ในที่นี้ได้แก่ โปรแกรม ArcView อันแสดงให้เห็นทิศทางและปริมาณการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างได้อย่างชัดเจน

สำหรับข้อมูลการแบ่งเขตจากสำนักผังเมือง กรุงเทพฯ ได้แบ่งกรุงเทพมหานครออกเป็นเขตเมืองชั้นในตะวันออก,เขตเมืองชั้นในตะวันตก,เขตต่อเมืองตะวันออก,เขตต่อเมืองตะวันตก, ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เขตชานเมืองตะวันออก,เขตชานเมืองตะวันตก,เขตต่อเมืองนนทบุรี,เขตชานเมืองนนทบุรี,เขตชนบทนนทบุรี,เขตต่อเมืองปทุมธานี,เขตชานเมืองปทุมธานี,เขตชนบทปทุมธานีตะวันออก,เขตชนบทปทุมธานีตะวันตก,เขตต่อเมืองสมุทรปราการ,เขตชานเมืองสมุทรปราการตะวันออก,เขตชานเมืองสมุทรปราการตะวันตก,เขตชานเมืองสมุทรสาคร,เขตชนบทสมุทรสาคร,เขตชานเมืองนครปฐม และเขตชนบทนครปฐม (รายละเอียดแสดงไว้ในภาคผนวก) ออกเป็น 2 กรณี คือ

5.2.1.1 รูปแบบการเดินทางกรณีพิจารณาจุดเริ่มต้นในการเดินทาง

ในการศึกษา ผู้ศึกษาพิจารณาจุดเริ่มต้นในการเดินทางของผู้โดยสาร โดยแสดงออกมาในรูปของแผนที่ และตารางความถี่ในการเดินทางของแต่ละวัน ดังแผนที่ 5.1 – 5.6 และตารางที่ 5.6

ตารางที่ 5.6 แสดงจุดเริ่มต้นในการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม

จุดเริ่มต้นในการเดินทาง	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
เขต 1	58	24.1
เขต 3	48	20.0
เขต 7	40	16.7
เขต 4	28	11.7
เขต 5	27	11.3
เขต 10	18	7.5
เขต 6	13	5.4
เขต 11	8	3.3
รวม	240	100.0

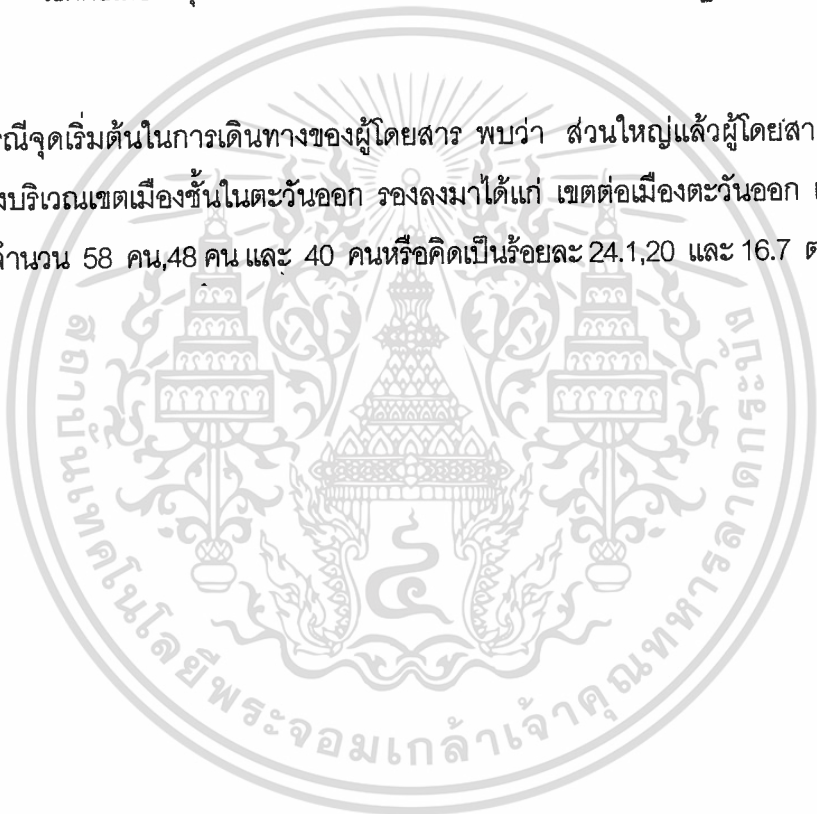
ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ค.-ส.ค.2545

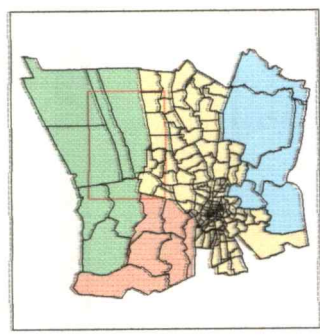
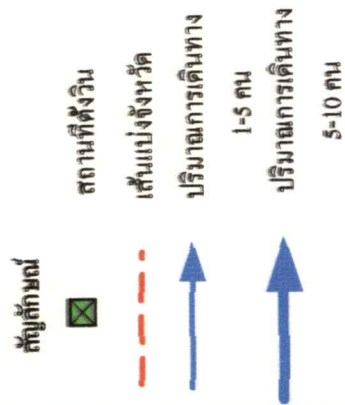
หมายเหตุ

เขต	ชื่อกลุ่ม/บริเวณ	เขต	ชื่อกลุ่ม/บริเวณ
1	เขตเมืองชั้นในตะวันออก	11	เขตชานเมืองปทุมธานี
2	เขตเมืองชั้นในตะวันตก	12	เขตชนบทปทุมธานีตะวันออก
3	เขตต่อเมืองตะวันออก	13	เขตชนบทปทุมธานีตะวันตก
4	เขตต่อเมืองตะวันตก	14	เขตต่อเมืองสมุทรปราการ

เขต	ชื่อกลุ่ม/บริเวณ	เขต	ชื่อกลุ่ม/บริเวณ
5	เขตชานเมืองตะวันออก	15	เขตชานเมืองสมุทรปราการตะวันออก
6	เขตชานเมืองตะวันตก	16	เขตชานเมืองสมุทรปราการตะวันตก
7	เขตต่อเมืองนนทบุรี	17	เขตชานเมืองสมุทรสาคร
8	เขตชานเมืองนนทบุรี	18	เขตชนบทสมุทรสาคร
9	เขตชนบทนนทบุรี	19	เขตชานเมืองนครปฐม
10	เขตต่อเมืองปทุมธานี	20	เขตชนบทนครปฐม

ในกรณีจุดเริ่มต้นในการเดินทางของผู้โดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่แล้วผู้โดยสารจะมีจุดเริ่มต้นในการเดินทางบริเวณเขตเมืองชั้นในตะวันออก รองลงมาได้แก่ เขตต่อเมืองตะวันออก และเขตต่อเมืองนนทบุรี เป็นจำนวน 58 คน,48 คน และ 40 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 24.1,20 และ 16.7 ตามลำดับ





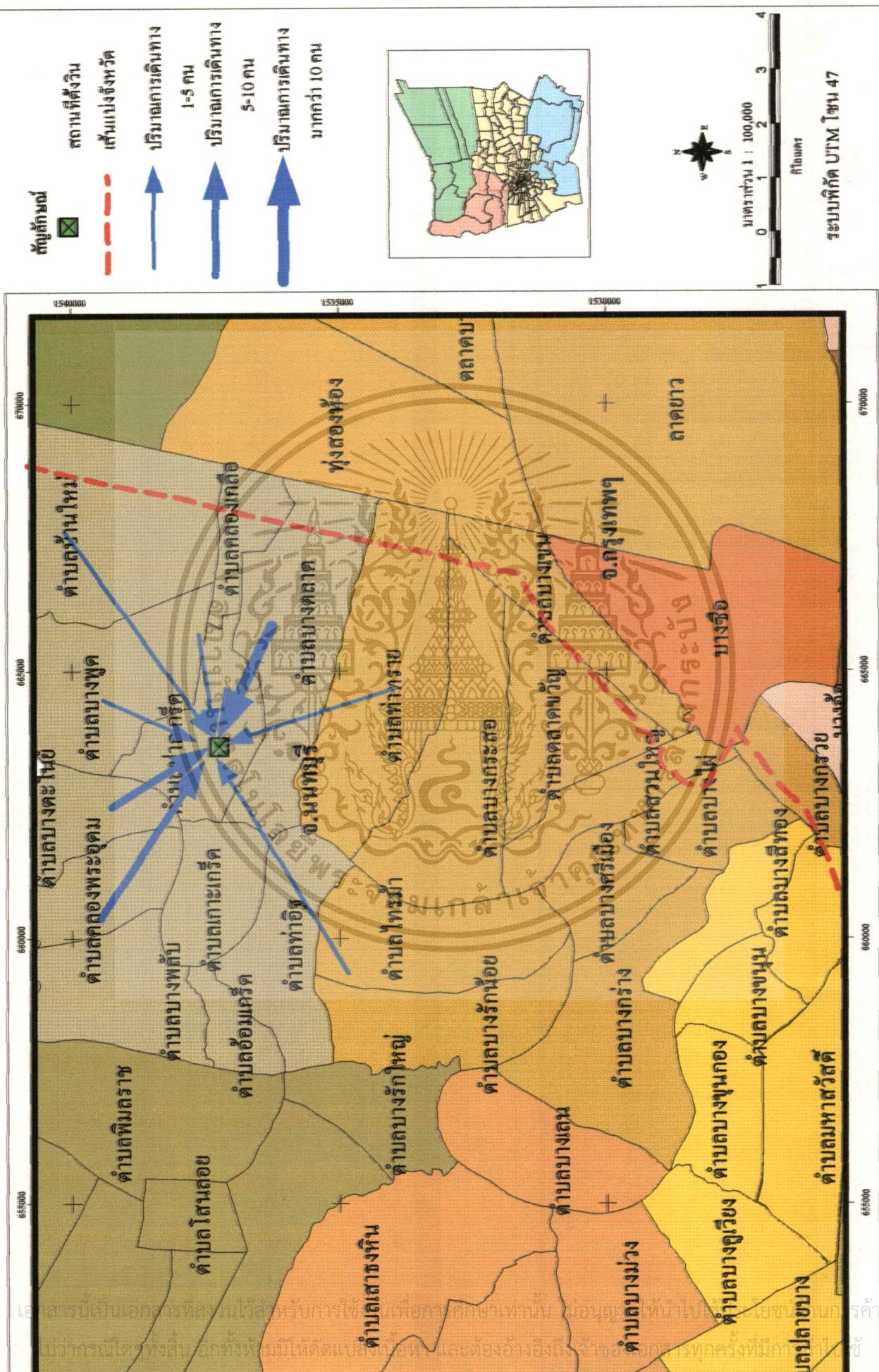
มีทรัพย์สิน 1 : 150,000



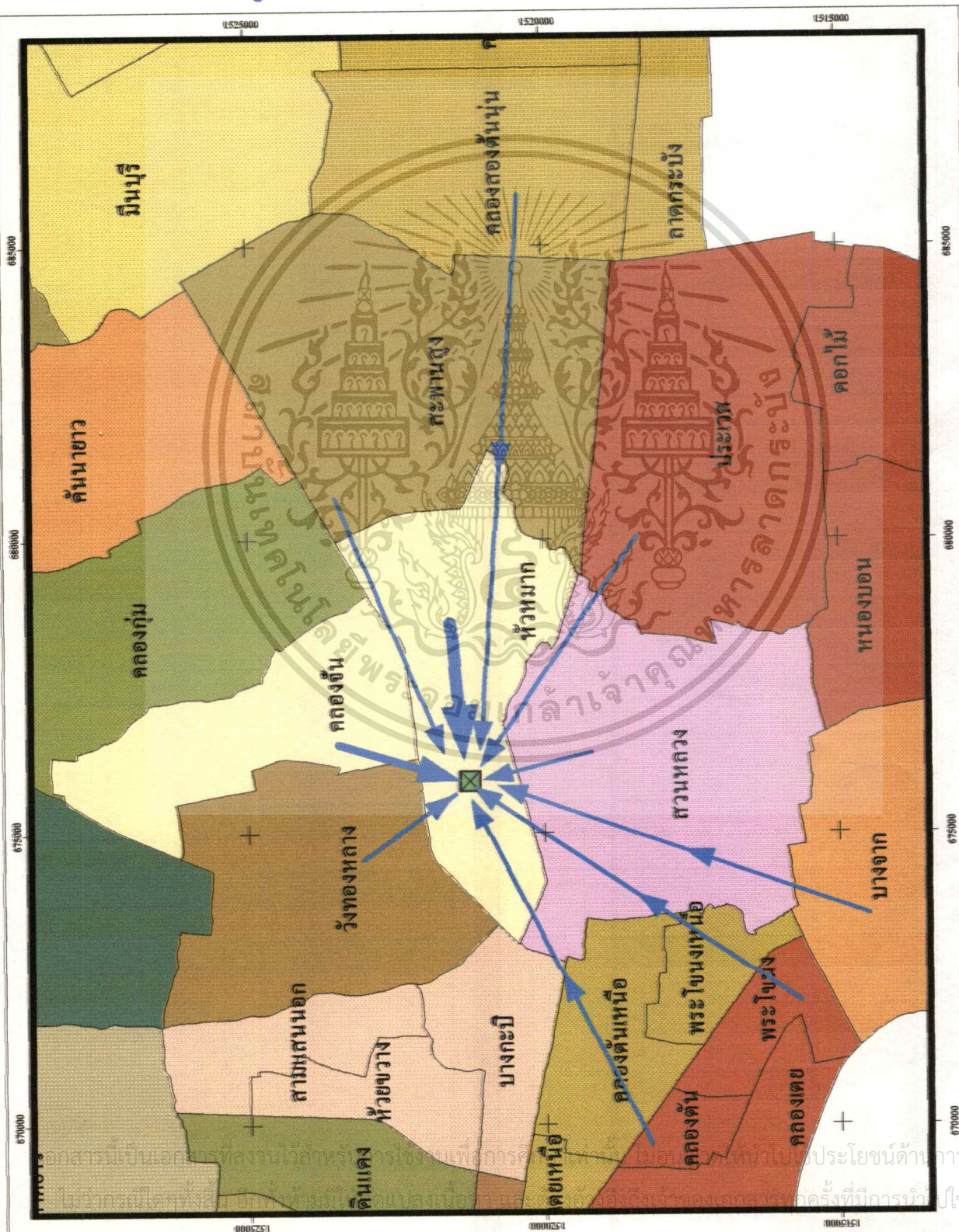
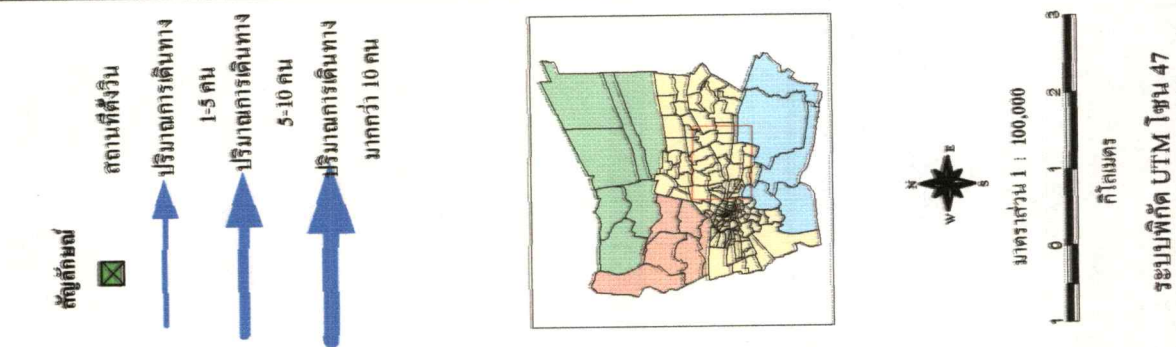
ศิลปะเมต

ระบบพิกัด UTM โชน 47

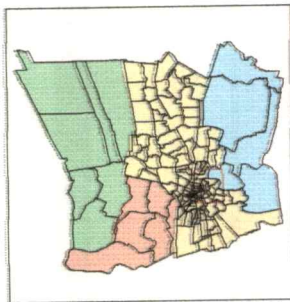
รูปที่ 5.1 แสดงแผนที่จุดเริ่มต้นการเดินทางขนส่งฟรีวีเจอร์พาร์ครังสิต



รูปที่ 5.2 แสดงแผนที่จุดเริ่มต้นการเดินทางทางอนุสาวรีย์-ปากเกร็ด



รูปที่ 5.4 แสดงแผนผังที่จุดเริ่มต้นการเดินทางอนุสาวรีย์-ราชมำแหง22



มาตราส่วน 1 : 70,000

ศิลปิน

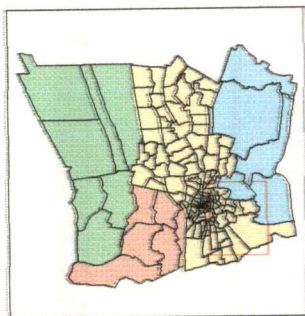
ระบบพิกัด UTM โซน 47

สัญลักษณ์

☒ สถานที่ตั้งวัน

➡ ปริมาณการเดินทาง 1-5 คน

➡ ปริมาณการเดินทาง 5-10 คน

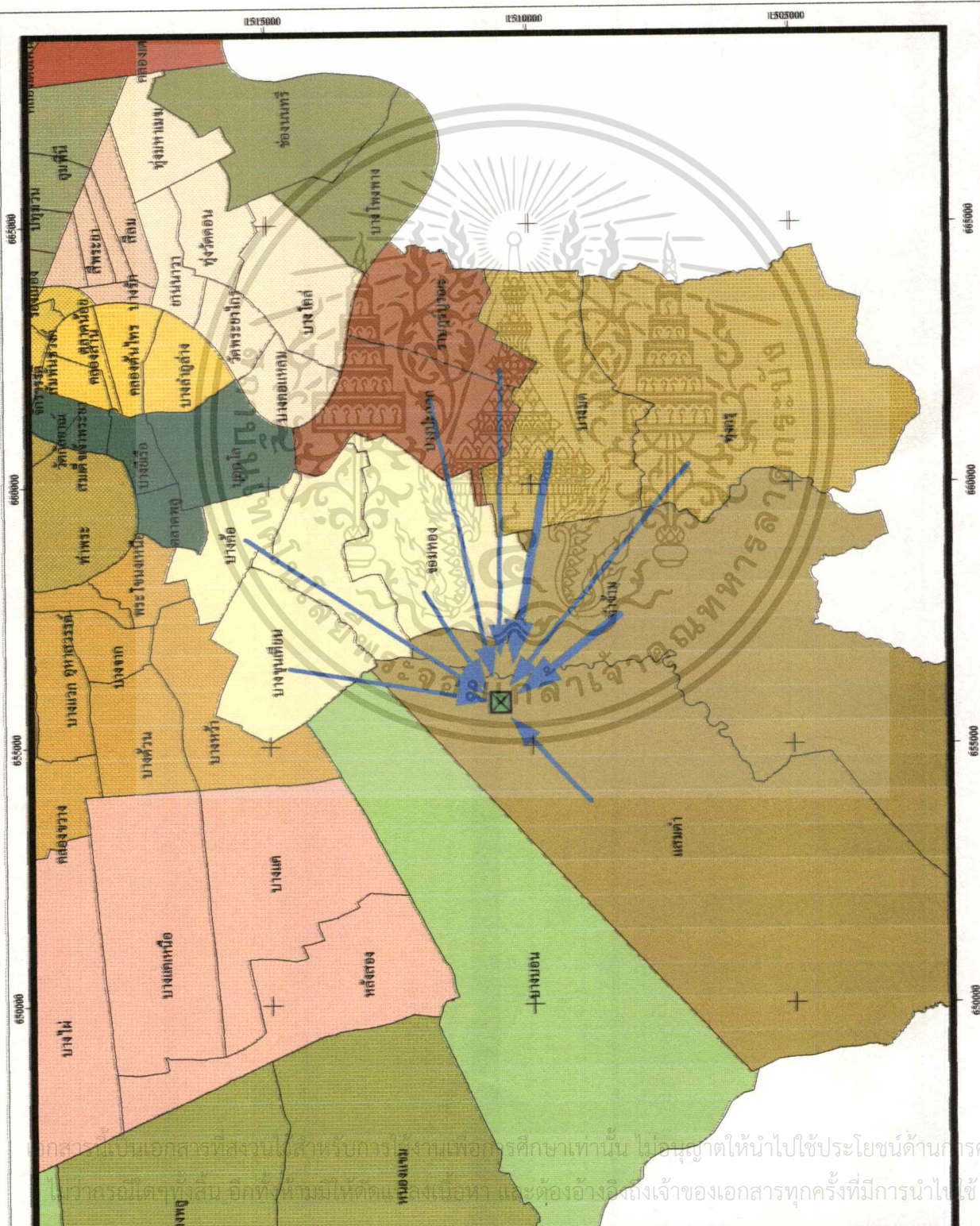


มาตราส่วน 1 : 90,000



กิโลเมตร

ระบบพิกัด UTM โซน 47



รูปที่ 5.6 แสดงแผนที่จุดเริ่มต้นการเดินทางอนุสาวรีย์ - การเคหะธนบุรี

5.2.1.1 รูปแบบการเดินทางกรณีพิจารณาจุดหมายปลายทางในการเดินทาง

ในการศึกษา ผู้ศึกษาพิจารณาจุดในการเดินทางของผู้โดยสาร โดยแสดงออกมาในรูปของแผนที่ และตารางความถี่ในการเดินทางของแต่ละวัน ดังแผนที่ 5.7 – 5.12 และตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5.7 แสดงจุดหมายปลายทางในการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม

จุดหมายปลายทางในการเดินทาง	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
เขต 1	174	72.5
เขต 3	60	25.0
เขต 7	3	1.3
เขต 2	1	0.4
เขต 4	1	0.4
เขต 10	1	0.4
รวม	240	100.0

ที่มา: จากแบบสอบถาม, พ.ศ.-ส.ค.2545

หมายเหตุ

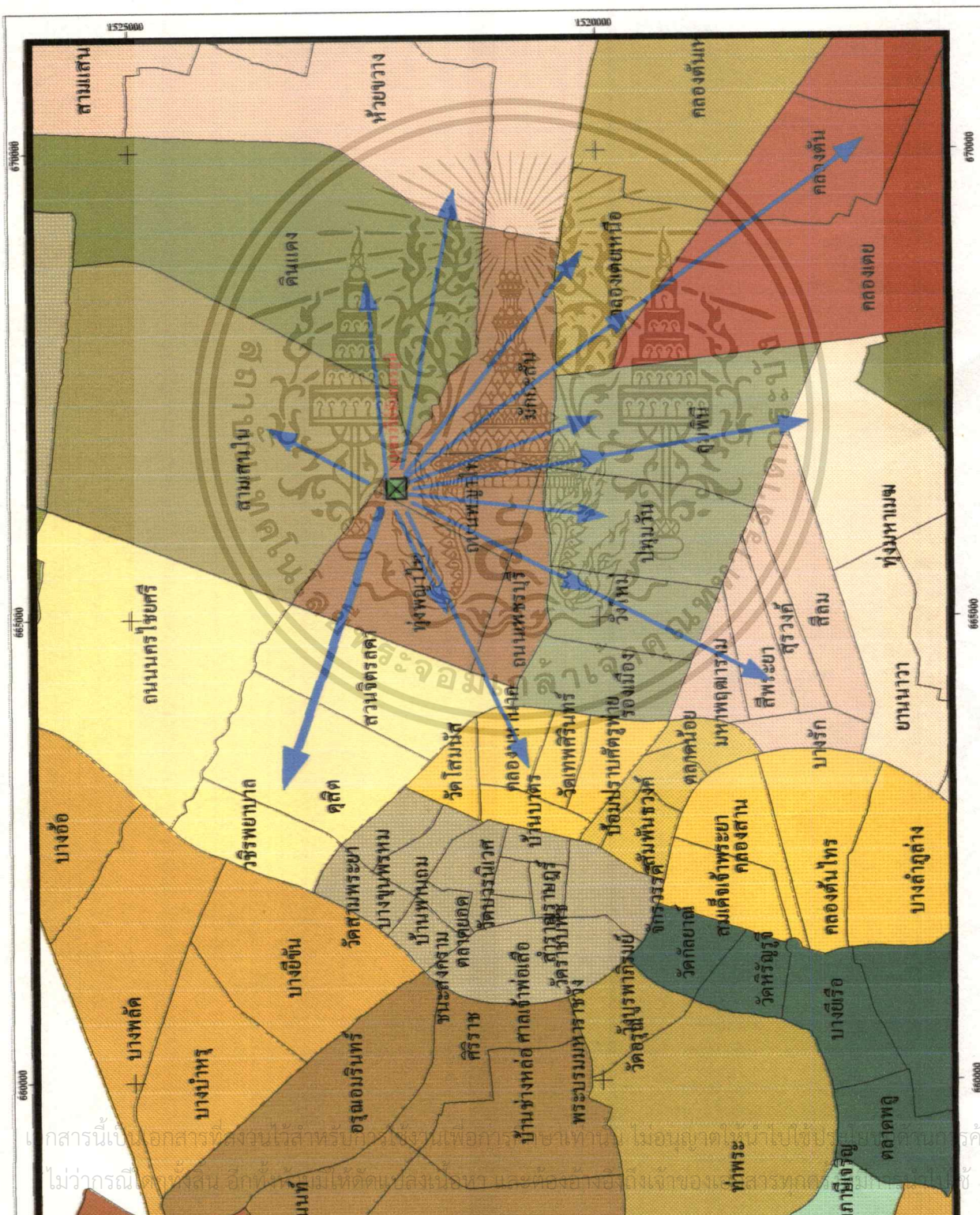
เขต	ชื่อกลุ่ม/บริเวณ	เขต	ชื่อกลุ่ม/บริเวณ
1	เขตเมืองชั้นในตะวันออก	11	เขตชานเมืองปทุมธานี
2	เขตเมืองชั้นในตะวันตก	12	เขตชนบทปทุมธานีตะวันออก
3	เขตต่อเมืองตะวันออก	13	เขตชนบทปทุมธานีตะวันตก
4	เขตต่อเมืองตะวันตก	14	เขตต่อเมืองสมุทรปราการ
5	เขตชานเมืองตะวันออก	15	เขตชานเมืองสมุทรปราการตะวันออก
6	เขตชานเมืองตะวันตก	16	เขตชานเมืองสมุทรปราการตะวันตก
7	เขตต่อเมืองนนทบุรี	17	เขตชานเมืองสมุทรสาคร
8	เขตชานเมืองนนทบุรี	18	เขตชนบทสมุทรสาคร
9	เขตชนบทนนทบุรี	19	เขตชานเมืองนครปฐม
10	เขตต่อเมืองปทุมธานี	20	เขตชนบทนครปฐม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในกรณีจุดหมายปลายทางในการเดินทางของผู้โดยสาร พบว่า กลุ่มผู้โดยสารที่มีจำนวนมากที่สุดอยู่ในเขต 1 (เขตเมืองชั้นในตะวันออก) จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 72.5 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มผู้โดยสารในเขต 3 (เขตต่อเมืองตะวันออก) และเขต 7 จำนวน 60 คน และ 3 คน ตามลำดับ หรือคิดเป็นร้อยละ 25.0 และ 1.3 นอกนั้นเป็นการเดินทางไปยังบริเวณอื่น ทั้งในเมืองและชานเมือง โดยมีจำนวนประปราย แสดงให้เห็นว่ามีการเดินทางจากบริเวณชานเมืองหนึ่งไปอีกบริเวณชานเมืองหนึ่ง ในที่นี้ได้แก่ การเดินทางจากบริเวณ จ.นนทบุรี ไปบริเวณ จ.ปทุมธานี ดังนั้นสมควรอย่างยิ่งที่จะมีการวางแผนการขนส่งให้มีการเชื่อมโยงระหว่างบริเวณชานเมืองหนึ่งไปอีกชานเมืองหนึ่ง โดยไม่ต้องมีการเดินทางเข้ามายังพื้นที่เมือง อันจะช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง





ศูนย์



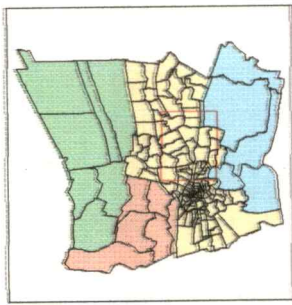
สถานที่ตั้งวัน



ปริมาณการเดินทาง
1-5 กม



ปริมาณการเดินทาง
5-10 กม



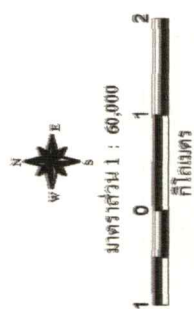
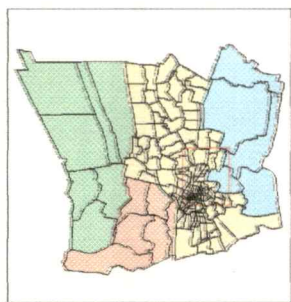
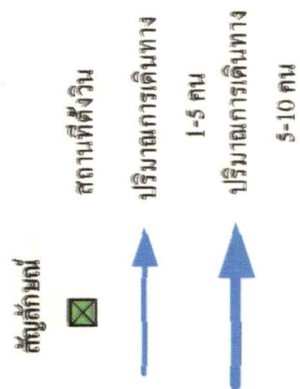
มาตราส่วน 1 : 55,000



กิโลเมตร

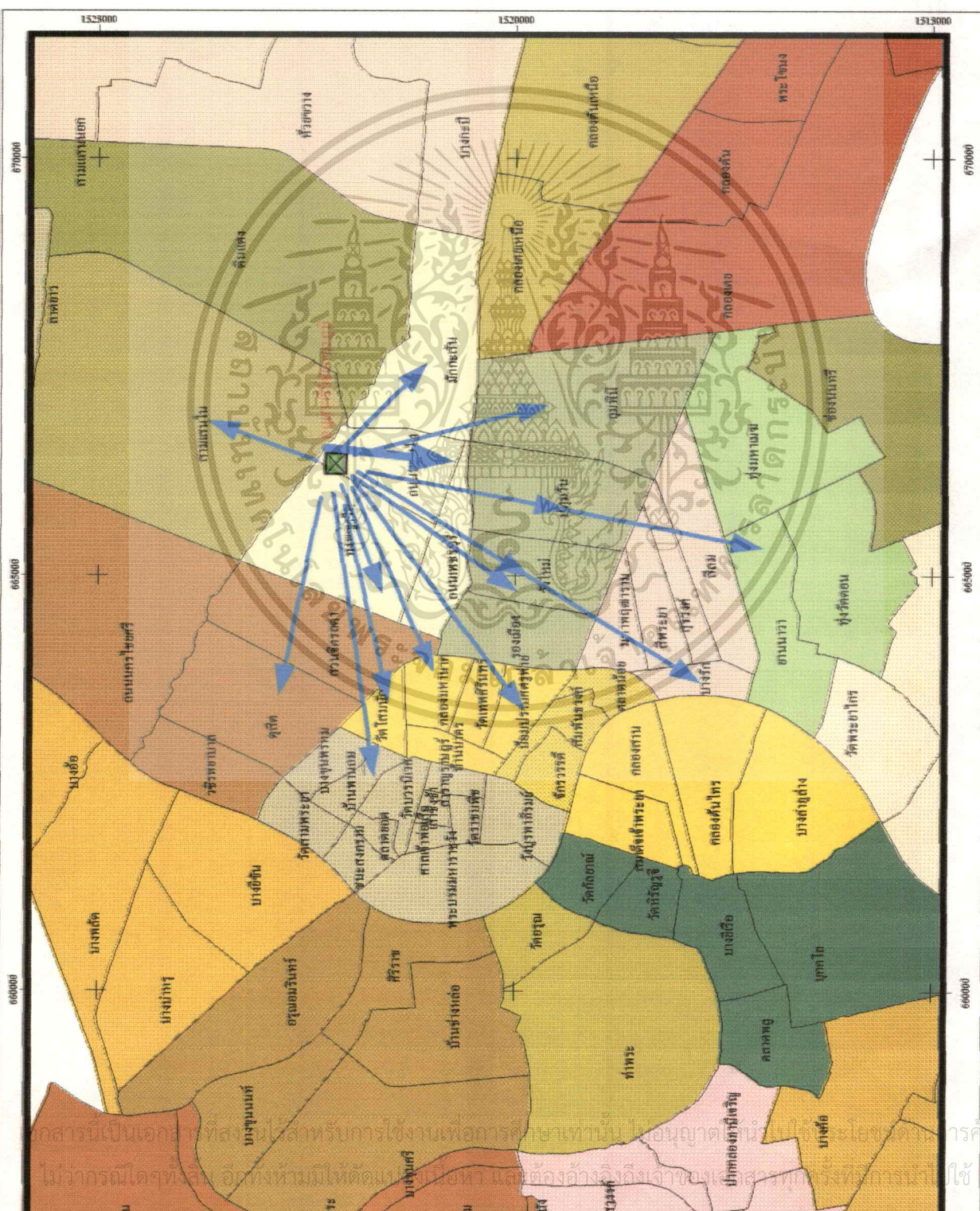
ระบบพิกัด UTM โซน 47

รูปที่ 5.7 แสดงแผนที่จุดหมายในการเดินทางของสาวรีย์ - พิฆาตอริราชศัตรู



ระบบพิกัด UTM โชน 47

รูปที่ 5.8 แสดงแผนผังที่จัดหมายในการเดินทางขลุ่ย - ปากเกร็ด



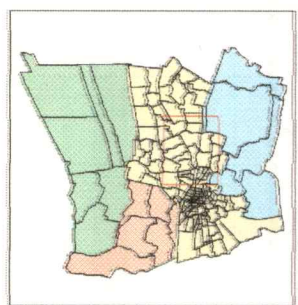
สัญลักษณ์

สถานีรถไฟ

ปริมาณการเดินทาง

1-5 คน

5-10 คน



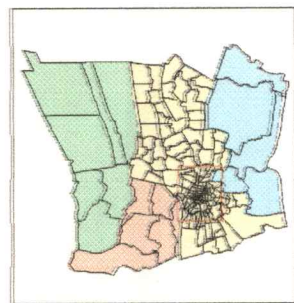
มาตราส่วน 1 : 55,000



กิโลเมตร

ระบบพิกัด UTM โซน 47

รูปที่ 5.9 แสดงแผนที่จุดหมายปลายทางในการเดินทางสายบุรีรัมย์ - มีนบุรี



บุญศักดิ์



สถานที่ตั้งวิม



ปริมาณการเดินทาง

1-5 คน



ปริมาณการเดินทาง

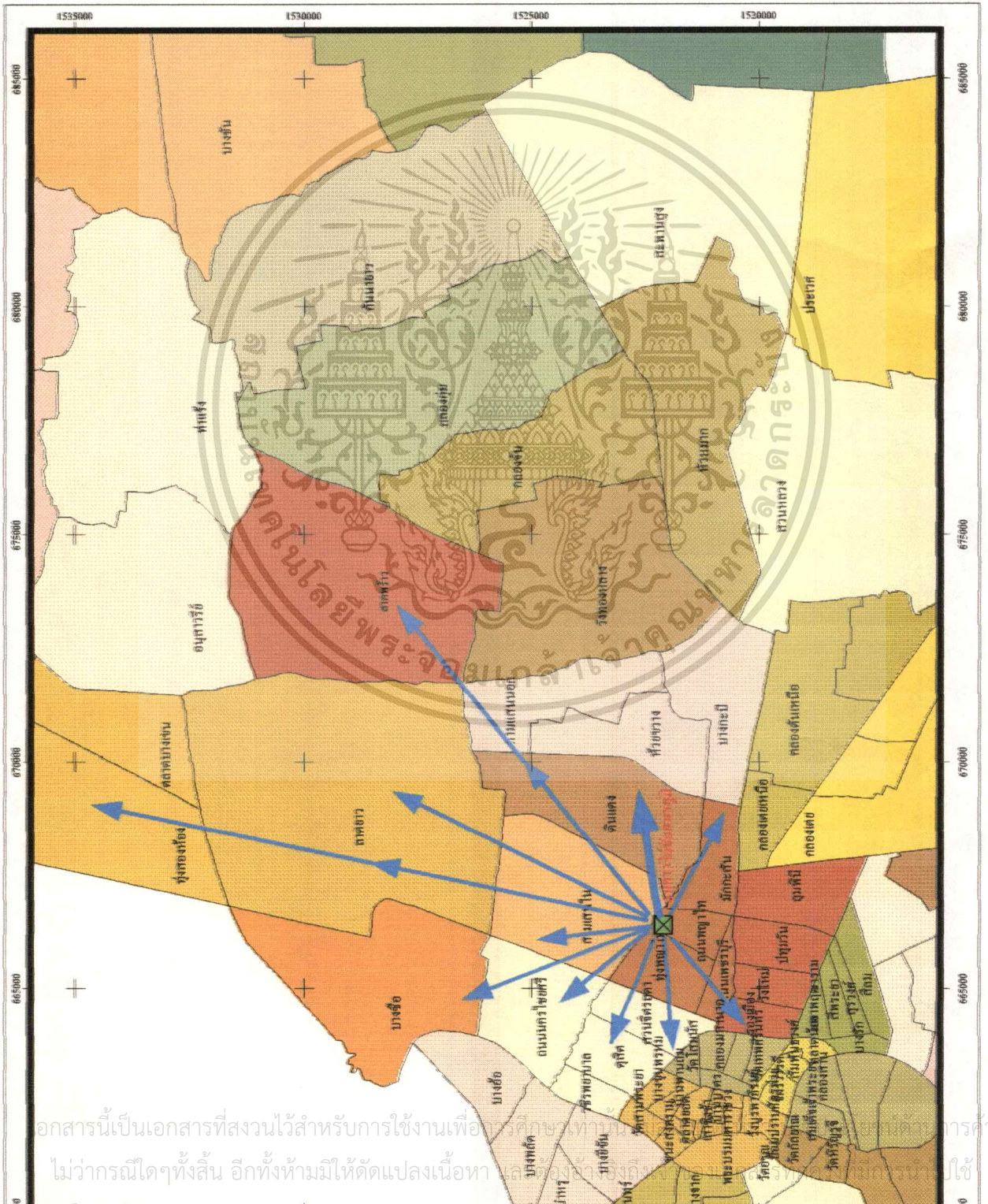
 $R=10$ คน

มาตราส่วน 1 : 55,000



ศิริโสภณ

ระบบพิกัด UTM โซน 47

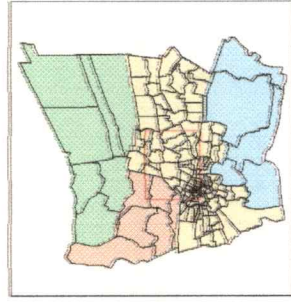


รูปที่ 5.11 แสดงแผนที่จุดหมายในการเดินทางอนุสาวรีย์ - พระราม3

ระบบพิกัด UTM โซน 47

กิโลเมตร

มาตราส่วน 1 : 100,000



สัญลักษณ์



สถานที่ตั้งวัน



ปริมาณการเดินทาง
1-5 กม



ปริมาณการเดินทาง
5-10 กม

5.2.2 การศึกษารูปแบบการเดินทางพิจารณาตามประเภทการขนส่ง

ผู้ศึกษาจะทำการศึกษารูปแบบของพาหนะในการเดินทาง ทั้งนี้ผู้ศึกษาได้นำลักษณะการเดินทางเข้ามาพิจารณาร่วมด้วย เพื่อนำมาวางแผนเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางต่อไป โดยในที่นี้ผู้ศึกษาได้กำหนดรูปแบบการขนส่งออกเป็น 6 ประเภทหลักๆ คือ การเดินเท้า รถจักรยาน รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถยนต์ส่วนตัว รถสองแถว รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า รถตู้โดยสารประจำทาง เรือ ฯลฯ โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามเรียงลำดับการเดินทางด้วยพาหนะประเภทต่าง ๆ ตั้งแต่ก่อนขึ้น – หลังลงรถตู้โดยสารประจำทาง สามารถสรุปรูปแบบการเดินทางได้ดังนี้

ตารางที่ 5.8 แสดงรูปแบบการเดินทางที่มีรถตู้โดยสารประจำทางเป็นรูปแบบการเดินทางหลัก (Representative Mode)

รูปแบบการเดินทาง	ความถี่ (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
1 3 1 2	76	31.7
1 2 3 1 2	38	15.9
1 2 3 1 3	26	10.8
1 2 3 1	21	8.8
1 3 2 3 1 2	17	7.1
1 3 1	15	6.3
1 3 1 3	12	5.0
1 3 2 3 1 3	8	3.3
1 3 2 3 1	7	2.9
1 2 3 1 2 3	5	2.1
4 3 1 2	3	1.3
1 3 2 3 1 4	2	0.8
1 4 3 1 3	2	0.8
4 3 1 3	2	0.8
1 2 1 3	1	0.4
1 2 3 1 4	1	0.4
1 2 4 6 1 8	1	0.4
1 3 1 2 3	1	0.4
1 3 1 4	1	0.4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หมายเหตุ

Mode No.	Mode of Travel
1	การเดินเท้า
2	ระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ รถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้าผ้ามหานคร
3	ระบบขนส่งสาธารณะ (Paratransit) ได้แก่ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง, รถสองแถว, รถแท็กซี่และรถตู้โดยสารประจำทาง
4	อื่นๆ เช่น รถส่วนตัว รถบริษัท

จากตารางที่ 5.8 จะเห็นได้ว่า รูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารในพื้นที่ศึกษานั้นมีหลากหลาย นั่นคือ กว่าที่ผู้โดยสารจะถึงสถานีรถตู้ และที่ทำงาน/สถานศึกษา/จุดหมายปลายทางนั้นต้องมีการต่อระบบขนส่งหลายประเภท อันแสดงให้เห็นว่า ระบบขนส่งในไทยมีหลายทางเลือก โดยแต่ละทางเลือกต่างก็มีศักยภาพในการขนส่ง ซึ่งจากรูปแบบการเดินทางที่ได้ศึกษาครั้งนี้สามารถคาดเดารูปแบบการเดินทางของประชาชนได้ว่า รูปแบบการเดินทางที่มากที่สุด ได้แก่ รูปแบบการเดินทางด้วยการเดินเท้า, การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (Paratransit), การเดินเท้า และการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน จำนวน 76 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 31.7 รองลงมา ได้แก่ รูปแบบการเดินทางด้วยการเดินเท้า, การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน, การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (Paratransit) และการเดินเท้า จำนวน 38 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 15.9 และรูปแบบการเดินทางด้วยการเดินเท้า, การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน, การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (Paratransit), การเดินทางด้วยการเดินเท้า และการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (Paratransit) จำนวน 26 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 10.8

อันแสดงให้เห็นว่าหลังจากการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางแล้ว ผู้โดยสารส่วนใหญ่ต้องต่อพาหนะอื่นในการเดินทางเพื่อไปให้ถึงจุดหมายปลายทาง ทั้งรูปแบบระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะ (Paratransit) ทำให้การออกแบบความเชื่อมประสานระหว่างระบบถือเป็นส่วนจำเป็นสำหรับการวางแผนการขนส่ง นอกจากนี้การเดินเท้าถือเป็นอีกรูปแบบหนึ่งที่มีความสำคัญ ดังนั้นการวางแผนตลอดจนการออกแบบทางเดินเท้าที่เหมาะสมบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถือเป็นสิ่งจำเป็นอย่างมาก

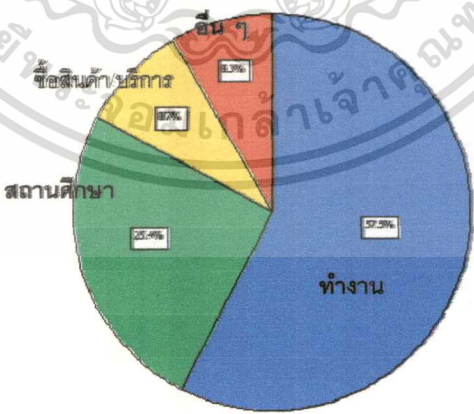
5.2.3 การศึกษารูปแบบการเดินทางแยกตามวัตถุประสงค์

จากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 นั้น ผู้ศึกษาจึงทำการกำหนดวัตถุประสงค์ในการเดินทางเป็น 4 ประเภท คือ HBW,HBS,HBO และ NHB โดยจากแบบสอบถามสำหรับการศึกษาคั้งนี้ พบว่ามีรูปแบบการเดินทางครบทั้ง 4 ประเภท

ตารางที่ 5.9 แสดงวัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
เพื่อไปทำงาน (HBW)	138	57.5
เพื่อไปสถานศึกษา (HBS)	61	25.4
เพื่อซื้อสินค้าและบริการ (HBO)	21	8.8
อื่น ๆ (NHB)	20	8.3
รวม	240	100.0

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ค.-ส.ค.2545



รูปที่ 5.13 แสดงสัดส่วนวัตถุประสงค์ของการเดินทาง

จากตารางที่ 5.9 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางที่แตกต่างกัน โดยกลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดคือกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อทำงาน จำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 57.5 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

รองลงมาคือกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปสถานศึกษา จำนวน 61 คน ร้อยละ 25.4 และกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อซื้อสินค้าและบริการ จำนวน 21 คน ร้อยละ 8.8 ตามลำดับ

โดยวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางของผู้ตอบแบบสอบถามที่ นอกเหนือจากเพื่อไปทำงาน,เพื่อไปสถานศึกษา และเพื่อซื้อสินค้าและบริการนั้น ก็คือการเดินทาง ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเยี่ยมญาติ และเยี่ยมเพื่อน

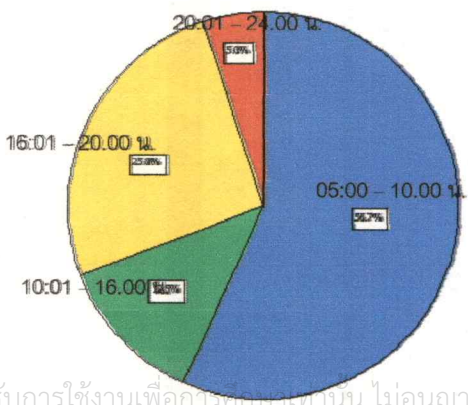
5.2.4 การศึกษารูปแบบการเดินทางพิจารณาตามช่วงเวลาในการเดินทาง

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษากำหนดช่วงเวลาในการเดินทางออกเป็น 4 ช่วง คือ ตั้งแต่เวลา 05.00 น. – 24.00 น. ดังตาราง

ตารางที่ 5.10 แสดงช่วงเวลาในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางต่อสัปดาห์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงเวลาในการเดินทาง	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
05.00 น. – 10.00 น.	136	56.7
10.01 น. – 16.00 น.	30	12.5
16.01 น. – 20.00 น.	62	25.8
20.01 น. – 24.00 น.	12	5.0
รวม	240	100.0

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ค.-ส.ค.2545



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการทบทวนเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

รูปที่ 5.14 แสดงสัดส่วนช่วงเวลาในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

จากตาราง 5.10 พบว่า ช่วงเวลาที่มีการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางมากที่สุดอยู่ในช่วงเวลา 05.00 น. – 10.00 น. จำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 56.7 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาคือช่วงเวลาระหว่าง 16.01 น. – 20.00 น. จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 25.8 และเวลา 10.01 น. – 16.00 น. จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5 และช่วงเวลา 20.00 น. – 24.00 น. จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0 ตามลำดับ

ซึ่งสอดคล้องกับการทบทวนวรรณกรรมที่ว่า ปริมาณการเดินทางจะกระจุกตัวอยู่ในชั่วโมงเร่งด่วน คือ ช่วงเช้าและช่วงเย็น สะท้อนให้เห็นว่าช่วงเวลาอื่นผู้โดยสารไม่มีความจำเป็นต้องไปให้ถึงจุดหมายในเวลาอันรวดเร็ว จึงหันไปใช้บริการในรูปแบบขนส่งมวลชนประเภทอื่น นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการเดินทาง ที่ว่าส่วนใหญ่วัตถุประสงค์ในการเดินทางจะเป็นการเดินทางเพื่อไปทำงานหรือไปสถานศึกษา

5.2.5 การศึกษารูปแบบการเดินทางพิจารณาตามระยะทางในการเดินทาง

ผู้ศึกษาใช้ระยะทางในการเดินทางในรูปของนาฬิกา เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงลักษณะการตั้งถิ่นฐาน และแหล่งงานของประชากรในพื้นที่ โดยออกแบบสอบถามในลักษณะปลายเปิดในรูปของการเดินทาง หน่วยเป็นชั่วโมงและนาฬิกา

โดยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีระยะเวลาในการเดินทางตั้งแต่ 45 นาที – 2 ชั่วโมง ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 15 นาที

จากข้อมูลในเรื่องระยะเวลาในการเดินทางนั้นสะท้อนให้เห็นว่า การกระจายการตั้งถิ่นฐานและที่อยู่อาศัย แหล่งจ้างงานของประชากรในพื้นที่ยังกระจายตัวห่างจากกันมาก ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ต้องเดินทางเข้ามาในพื้นที่เมืองมาก

ความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางต่อสัปดาห์ โดยผู้ศึกษาได้ทำการขุบความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเหลือ 3 กลุ่ม คือ กลุ่มที่มีความถี่ในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางน้อยกว่า 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์, 3-4 ครั้งต่อสัปดาห์ และผู้โดยสารที่มีการเดินทางทุกวัน (5 ครั้งต่อสัปดาห์)

ตารางที่ 5.11 แสดงความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางต่อสัปดาห์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ความถี่ในการใช้บริการรถตู้ (ครั้งต่อสัปดาห์)	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
น้อยกว่า 1-2	37	15.4
3-4	93	38.8
ทุกวัน	110	45.8
รวม	240	100.0

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ศ.2545

จากตารางที่ 5.11 พบว่า กลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุด คือ กลุ่มที่มีความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเป็น 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์ จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 45.8 รองลงมา คือ กลุ่มที่มีความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเป็น 3-4 ครั้งต่อสัปดาห์ จำนวน 93 คน ร้อยละ 38.8 และกลุ่มที่มีความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางทุกวัน จำนวน 37 คน ร้อยละ 15.4 ตามลำดับ

สำหรับความถี่ในการเดินทางนั้นสามารถสะท้อนให้เห็นถึงความพึงพอใจต่อการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางได้ในทางอ้อม คือ หากผู้โดยสารใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางทุกวัน แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารค่อนข้างพอใจกับบริการรถตู้โดยสารในปัจจุบัน

เหตุผลในการขึ้นรถตู้โดยสารประจำทาง จากวรรณกรรมที่ได้ทบทวนมาในบทที่ 2 นั้น ผู้ศึกษาสามารถแสดงเหตุผลในการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางได้ออกเป็น 7 ปัจจัย คือ ราคาสมเหตุสมผล,ความสบายในการเดินทาง,ระบบรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ไม่แออัด,ความสะดวกในการเดินทาง,ความเร็วในการเดินทาง,ความปลอดภัยในการเดินทาง และความน่าเชื่อถือของบริการ จากนั้นผู้ศึกษาได้ทำการออกแบบสอบถามให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบคำถามเหตุผลในการขึ้นรถตู้โดยสารประจำทาง 3 ข้อ โดยเรียงลำดับตามความสำคัญ

ตารางที่ 5.12 แสดงเหตุผลในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางของผู้ตอบแบบสอบถาม

เหตุผลอันดับ 1 ในการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
ความเร็วในการเดินทาง	155	64.6
ระบบรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ไม่เอื้ออำนวย	31	12.9
ความสบายในการเดินทาง	31	12.9
ความสะดวกในการเข้าถึง	19	7.9
ราคาสัมเหตุผลผล	4	1.7
รวม	240	100

เหตุผลอันดับ 2 ในการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
ระบบรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ไม่เอื้ออำนวย	75	31.25
ความสบายในการเดินทาง	75	31.25
ความสะดวกในการเข้าถึง	43	17.9
ความเร็วในการเดินทาง	30	12.4
ราคาสัมเหตุผลผล	10	4.2
ความปลอดภัยในการเดินทาง	3	1.3
ความน่าเชื่อถือของบริการ	4	1.7
รวม	240	100

เหตุผลอันดับ 3 ในการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
ราคาสัมเหตุผลผล	77	32
ความสบายในการเดินทาง	68	28.3
ระบบรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ไม่เอื้ออำนวย	34	14.2
ความสะดวกในการเข้าถึง	33	13.8
ความเร็วในการเดินทาง	15	6.3
ความปลอดภัยในการเดินทาง	8	3.3
ความน่าเชื่อถือของบริการ	5	2.1
รวม	240	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆก็ตาม ผู้ใช้ข้อมูลนี้ให้ข้อมูลลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่มา: จากแบบสอบถาม, พ.ศ.-ส.ค.2545

จากตารางที่ 5.12 พบว่า เหตุผลหลักในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางที่ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกเป็นอันดับแรก คือ ปัจจัยในเรื่องความรวดเร็วในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 64.6 ส่วนเหตุผลที่สองที่ผู้โดยสารตอบถึงสาเหตุในการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง มีคะแนนเท่ากัน 2 ปัจจัย คือ ปัจจัยในเรื่องความสบายในการเดินทาง และระบบรถตู้โดยสารประจำทางที่มีอยู่ไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินทาง จำนวน 75 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 31.25 และเหตุผลที่ 3 ในการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง คือ ปัจจัยในเรื่องราคา จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 32 ตามลำดับ

โดยสำหรับสาเหตุในเรื่องความรวดเร็วในการเดินทางนั้นสังเกตได้จากสภาพปัจจุบันรถตู้โดยสารประจำทางส่วนใหญ่วิ่งบนทางด่วน ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางน้อยมาก โดยพบว่า ถึงแม้ราคาจะสูงกว่ารถโดยสารธรรมดาหรือแม้กระทั่งรถโดยสารปรับอากาศ แต่ผู้โดยสารก็ยินยอมที่จะจ่ายค่าโดยสารเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับการสูญเสียเวลาในการเดินทาง ส่วนเหตุผลที่สองที่ผู้โดยสารตอบว่าเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเนื่องจากระบบรถตู้โดยสารประจำทางที่มีอยู่ไม่เอื้ออำนวยนั้น ก็สอดคล้องกับวรรณกรรมที่ว่า ระบบขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง (Vanpooling) ซึ่งถือเป็นรูปแบบหนึ่งสำหรับการเดินทางแบบขนส่งกึ่งสาธารณะ (Paratransit) เกิดมาจากการที่ระบบขนส่งมวลชนจากภาครัฐไม่สามารถให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่ได้อย่างทั่วถึงและเพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณพื้นที่ชานเมือง นอกจากนี้ความสบายในการเดินทางที่มีความสำคัญรองลงมาเป็นอันดับที่สามนั้นแสดงให้เห็นว่าการตัดสินใจใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเพราะผู้โดยสารทุกคนได้นั่ง ซึ่งสอดคล้องกับการทบทวนวรรณกรรมด้วย

5.3 การวิเคราะห์โครงข่ายระบบขนส่ง

จากที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 3 ถึงรายละเอียดของเส้นทางการขนส่งทั้ง 3 ประเภท ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง, รถไฟฟ้ามหานคร และรถตู้โดยสารประจำทาง พร้อมทั้งทำการ Buffer โครงข่ายเหล่านี้ออกไปเป็นระยะทาง 600 เมตร เพื่อให้ทราบถึงความสามารถในการเสริมการให้บริการของรถตู้โดยสารประจำทางว่าอยู่ในขอบเขตการให้บริการระบบขนส่งมวลชนหรือไม่ พร้อมทั้งพิจารณารูปแบบการต่อรถของผู้โดยสารที่เดินทางจากบ้านมาขึ้นรถตู้โดยสารประจำทางว่าเกินจากระยะทางที่เป็นพื้นที่ขอบเขตบริการหรือไม่นั้น สามารถแสดงผลการศึกษาในรูปเส้นทางและขอบเขตการให้บริการแยกเป็นแต่ละระบบ และรวมทั้ง 3 ระบบว่ารถตู้โดยสารประจำทางมีการให้บริการซ้อนทับเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนได้ดังรูปที่ 5.13 – 5.17

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อการวิจัยเท่านั้น ไม่ควรนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์อื่นใด

โดยการวิเคราะห์โครงข่ายและขอบเขตการให้บริการของระบบขนส่งทั้งระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งแบบ Paratransit ได้กำหนดระยะขอบเขตบริการ เท่ากับ 600 เมตร จากแผนที่

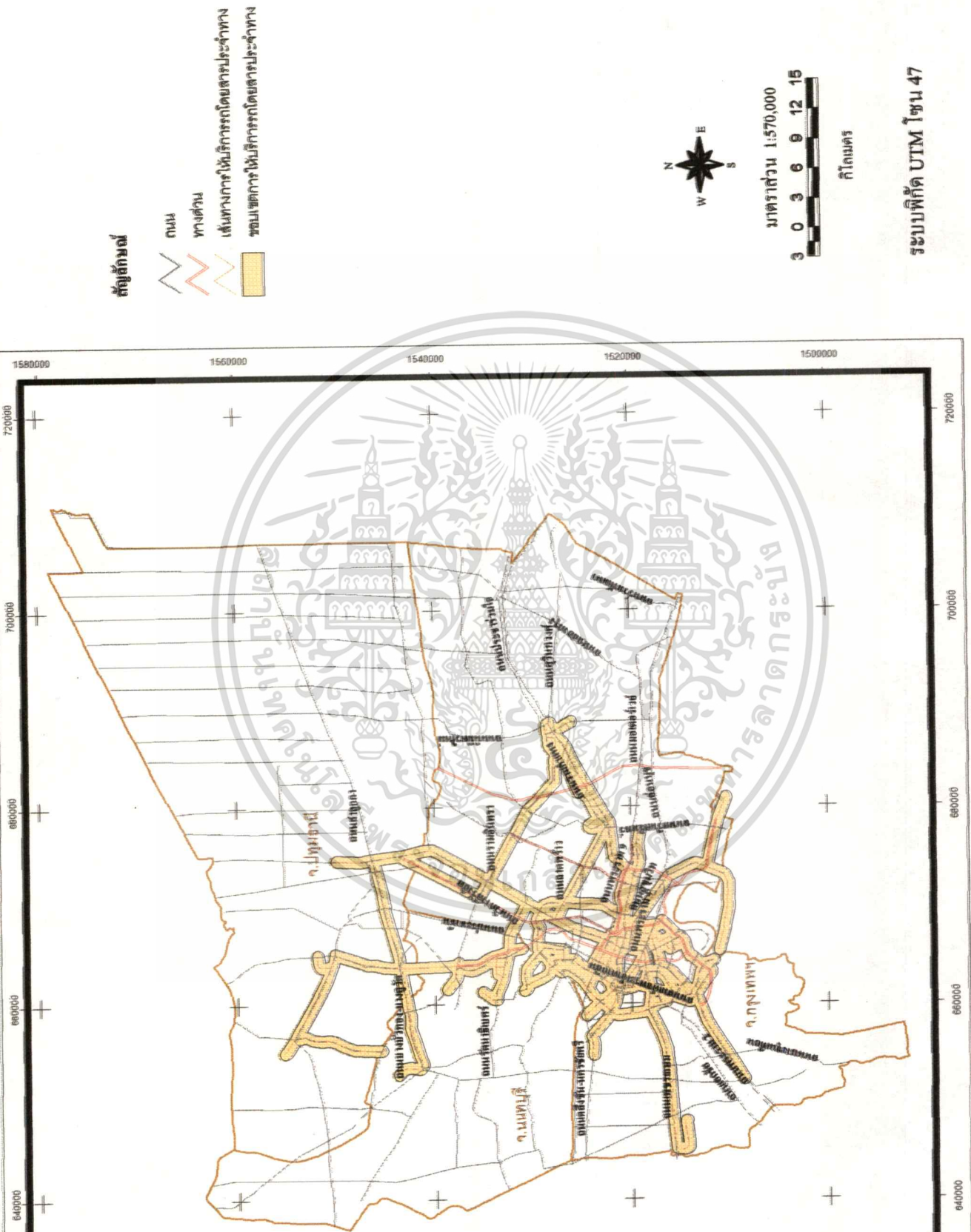
พบว่า ขอบเขตการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง ทั้งรถโดยสารประจำทางธรรมดา,รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ,รถปรับอากาศพิเศษ และรถไฟฟ้ามีหลายช่วงที่เส้นทางรถตู้โดยสารประจำทางวิ่งซ้อนทับหรือวิ่งขนาดกัระบบขนส่งมวลชนดังกล่าว

นอกจากนี้ สำหรับประเด็นจุดเริ่มต้นในการเดินทางกับระยะทางในการเดินทาง พบว่า ส่วนใหญ่ผู้โดยสารจะเดินทางเกินรัศมีของ Walking Distance และเพื่อให้สามารถมองเห็นรูปแบบการเดินทางได้ชัดเจนและเข้าใจได้ง่าย ผู้ศึกษาจึงทำการวัดระยะทางในการเดินทางออกมา โดยมีหน่วยเป็นกิโลเมตร ทั้งนี้เพื่อดูว่าระยะทางที่แท้จริงและระยะทางเฉลี่ยในการเดินทางเป็นเท่าใด แล้วแสดงออกมาในรูปของกราฟเชิงเส้น (Scatter Plot) โดยผู้ศึกษาได้ทำการแสดงรายละเอียดของระยะทางสำหรับแต่ละวันได้ดังภาคผนวก

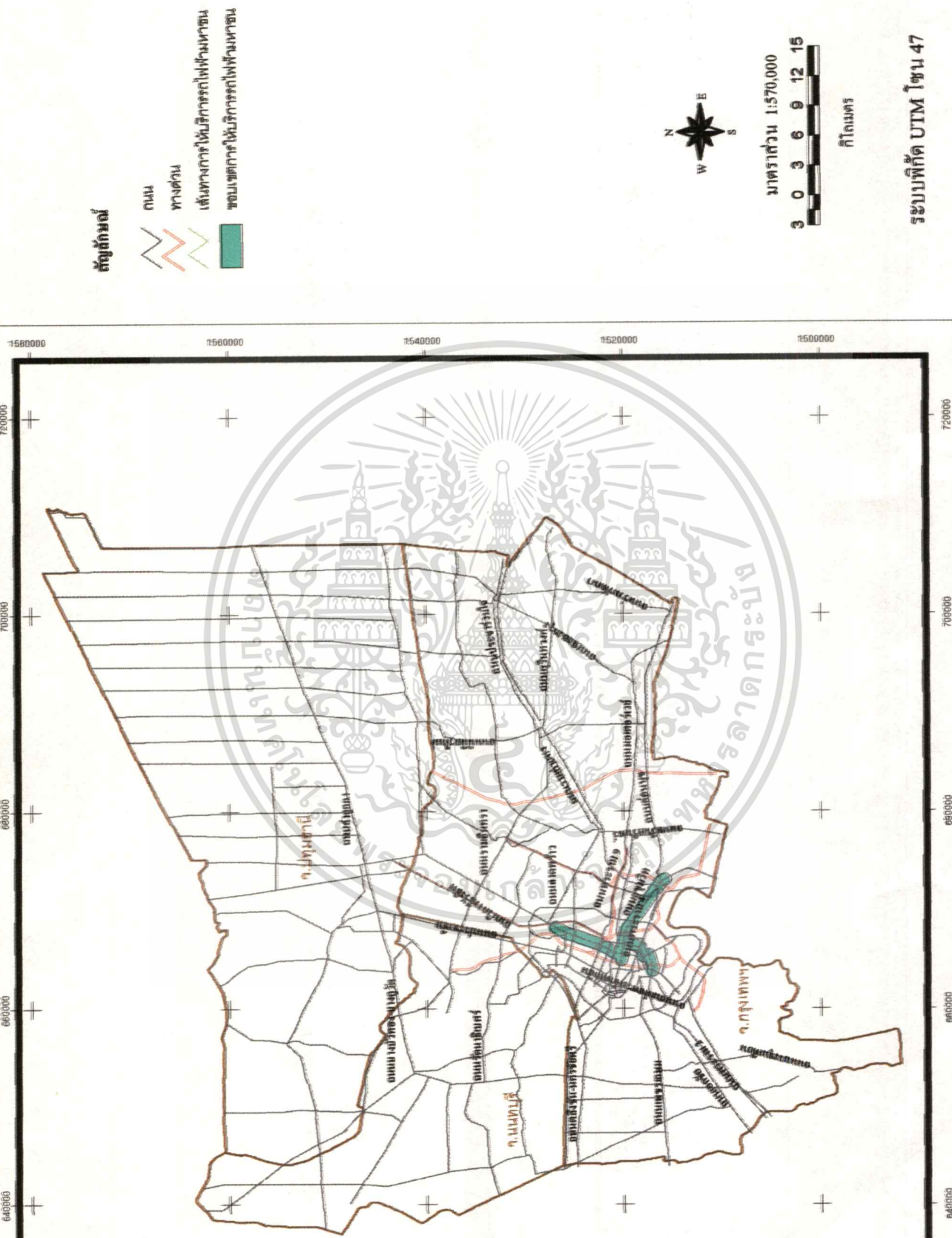
5.4 การวิเคราะห์ตัวแปร

5.4.1 การวิเคราะห์ตัวแปรความพึงพอใจ

สำหรับการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้กำหนดตัวแปรในเรื่องความพึงพอใจที่มีต่อระบบขนส่งรถตู้โดยสารประจำทางไว้ 16 ตัวแปร สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังตารางที่ 5.14

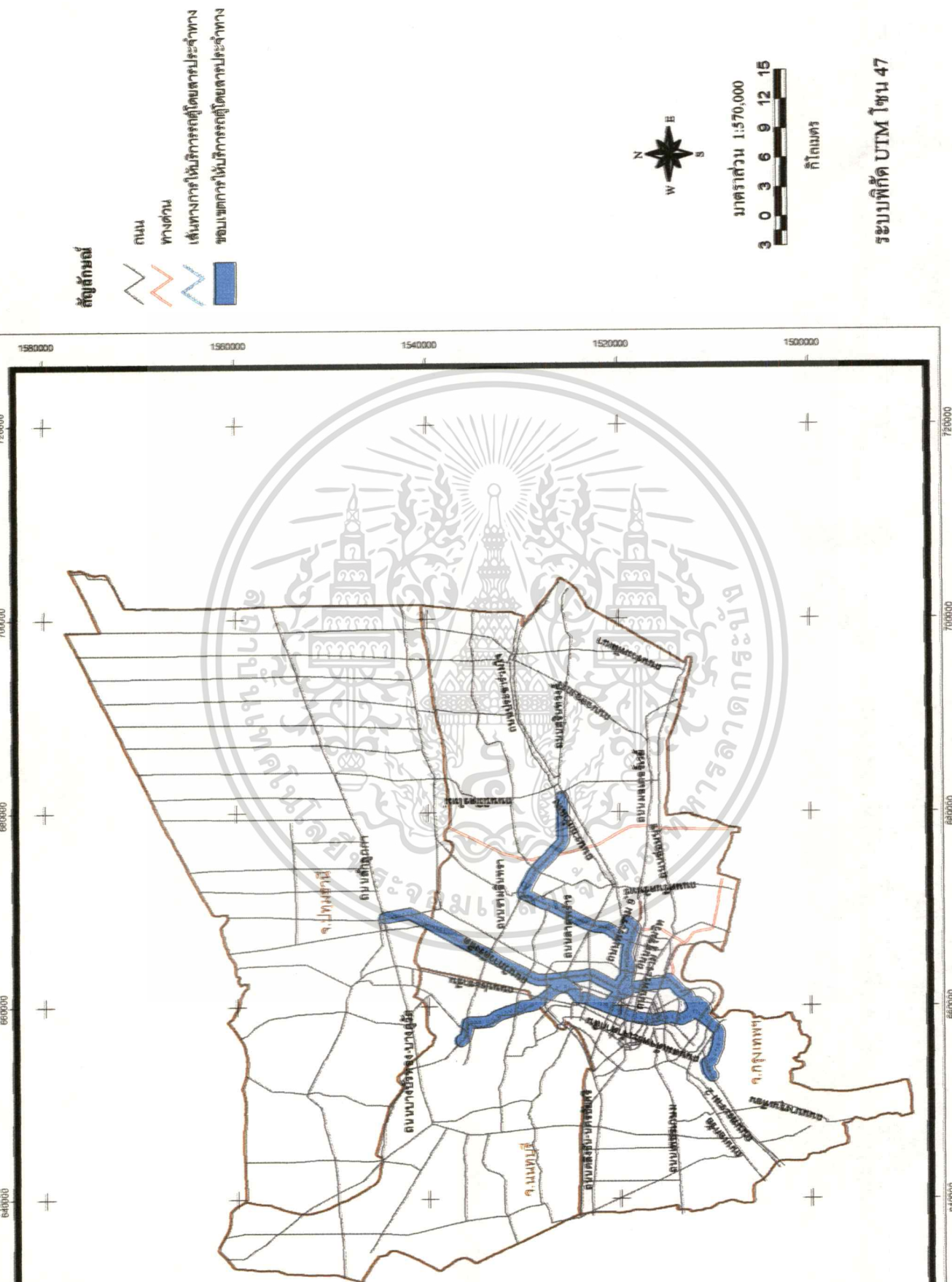


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



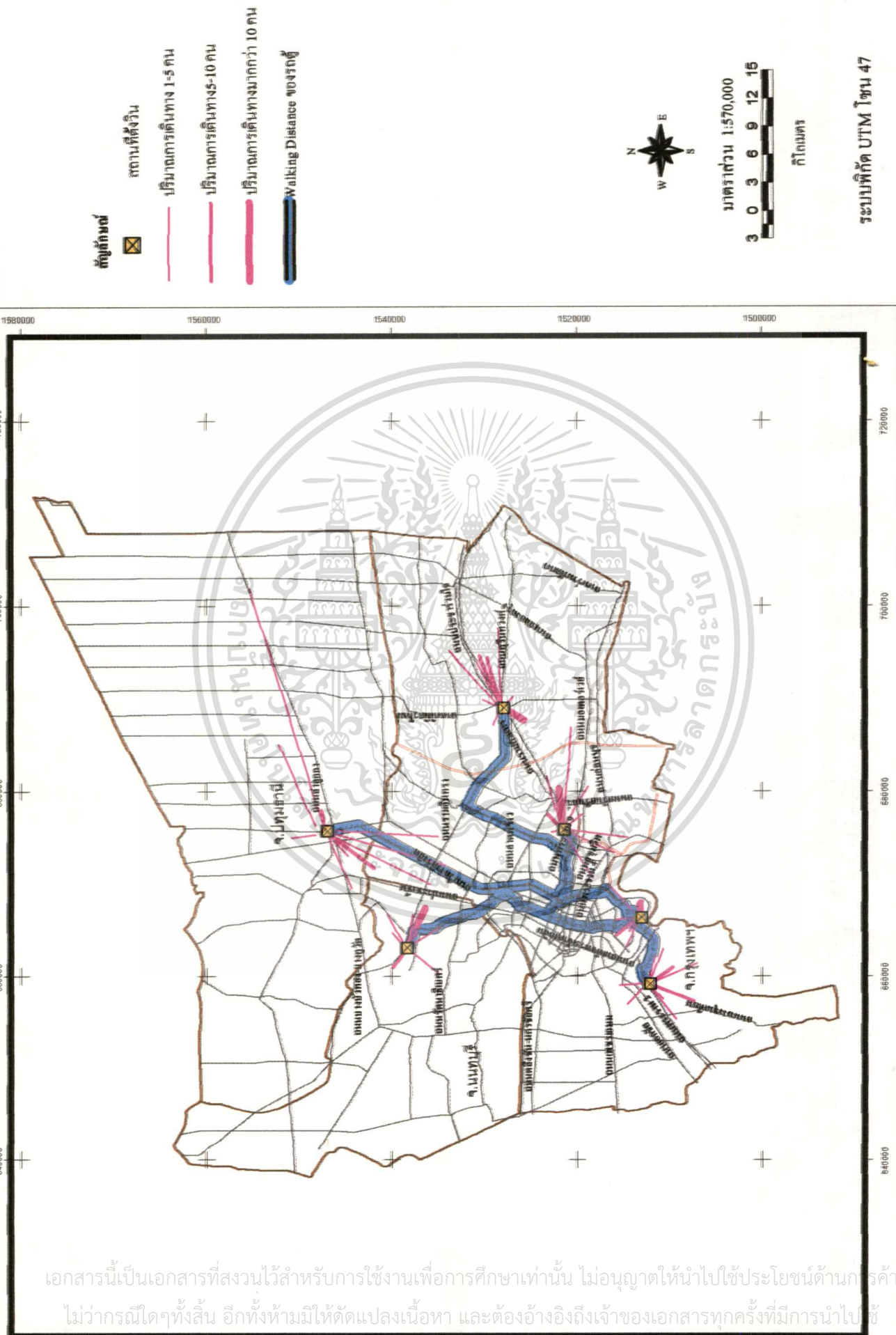
รูปที่ 5.16 แสดงแผนที่ขอบเขตการให้บริการไฟฟ้าผ่านแดน: วิชา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านกา...
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไป

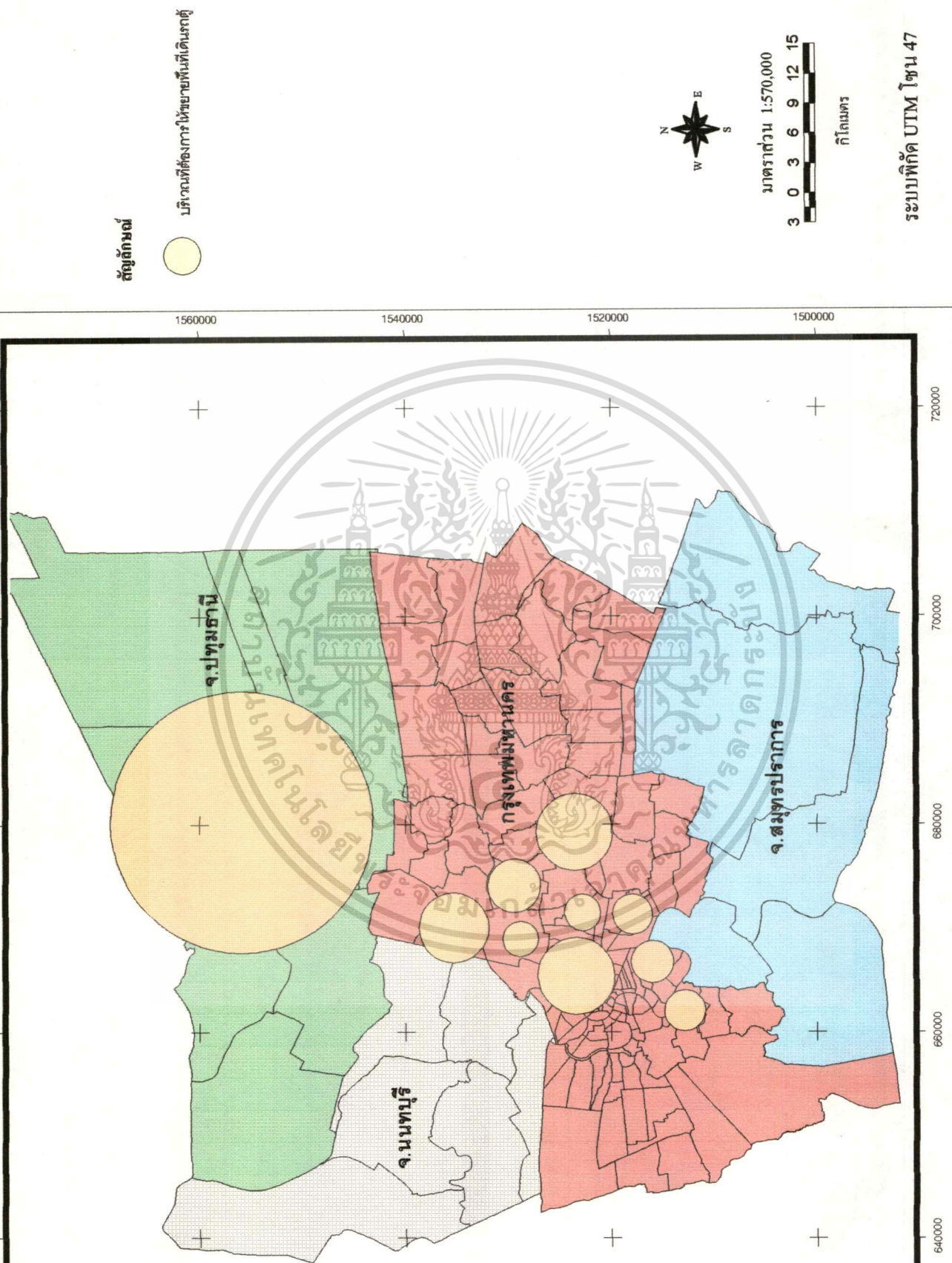


รูปที่ 5.17 แสดงแผนที่ขอบเขตการให้บริการรถโดยสารประจำทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่ใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 5.22 แสดงแผนที่บริเวณที่ต้องการให้ขยายพื้นที่เดิมรถตู้โดยสารประจำทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

วัน	ตำบล	ความถี่ (คน)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ความถี่ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะทางเฉลี่ย (กิโลเมตร)
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-พิจิตรพัลลภ (รังสิต)	คลองหนึ่ง	4	6.2	24.8	2.4
	คลองห้า	3	11.7	35.1	
	บึงน้ำรักษ์	1	27	27	
	บึงยี่โก	4	5.2	20.8	
	ประชาธิปไตย	10	2	20	
	บ้านใหม่	1	8.6	8.6	
	หลักหก	4	4.6	18.4	
	สีกัน	7	8.5	59.5	
	ทุ่งสองห้อง	2	14	28	
	ตลาดบางเขน	2	14.5	29	
	อนุสาวรีย์	1	15	15	
	คูคต	2	4.2	8.4	
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-ปากเกร็ด	คลองพระอุดม	6	4	24	3.9
	ปากเกร็ด	9	1.5	13.5	
	บางพูด	4	2.8	11.2	
	บ้านใหม่	2	5.1	10.2	
	คลองเกลือ	3	2.2	6.6	
	บางตลาด	3	1.8	23.4	
	ท่าทราย	2	2.7	5.4	
	ไทรมา	1	5.5	5.5	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่ควรเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากทางผู้จัดทำ

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

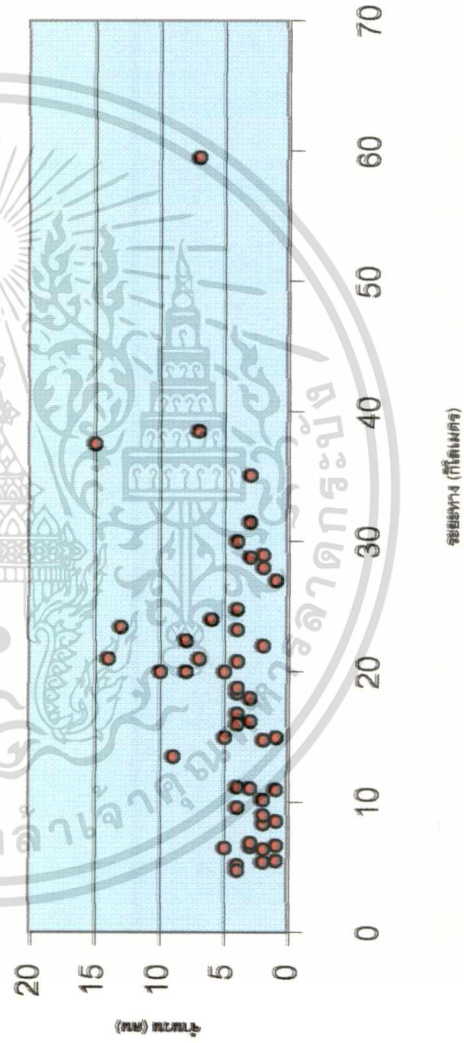
วิน	ตำบล	ความถี่ (คน)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ความถี่ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะทางเฉลี่ย (กิโลเมตร)
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-สีลมบุรี	สีลมบุรี	15	2.5	37.5	3.7
	บางชัน	4	4.7	18.8	
	ทรายกองดิน	4	4.2	16.8	
	ทรายกองดินใต้	3	5.4	16.2	
	คูฝ่งเหนือ	3	9.6	28.8	
	โคกแฝด	2	11	22	
	ลำผักชี	3	10.5	31.5	
	แสนแสบ	5	4	20	
	วังทองหลาง	4	2.4	9.6	2.8
	คลองจั่น	7	3	21	
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-รามคำแหง 22	สะพานสูง	2	7.4	14.8	
	คลองสองต้นนุ่น	1	11	11	
	ประเวศ	4	7.5	30	
	สวนหลวง	2	3.2	6.4	
	บางจาก	1	6.7	6.7	
	พระโขนง	3	2.3	6.9	
	คลองตัน	2	2.7	5.4	
	หัวหมาก	14	1.5	21	
	วัดพระยาไกร	8	2.8	22.4	7.6
	บางคอแหลม	3	3.7	11.1	
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-พระราม 3	บางโคล่	4	1.3	5.2	
	ทุ่งวัดดอน	5	1.3	6.5	
	คลองเตย	2	4.5	9	
	คลองมหาราช	14	1.5	21	
	บางโพธิ์	4	1.2	4.8	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรรมการงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

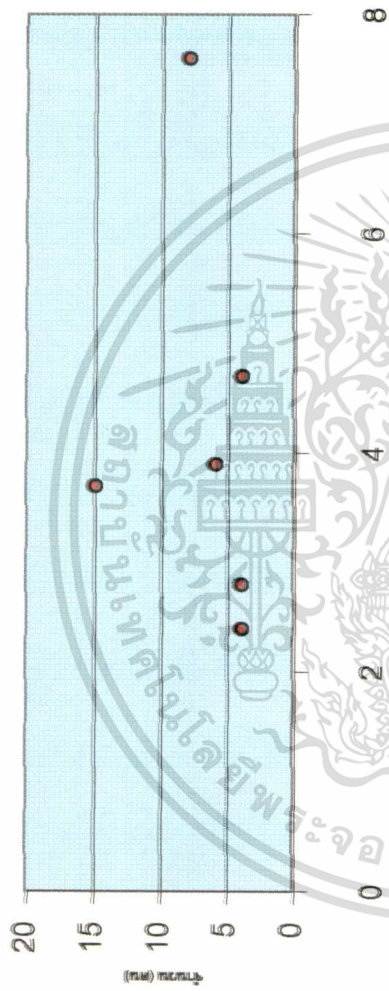
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

วัน	ตำบล	ความถี่ (คน)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ความถี่ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะทางเฉลี่ย (กิโลเมตร)
เอกสารวิจัยสมัยภูมิ-การเกษตรและชนบุรี	บางขุนเทียน	4	4	16	4.7
	บางค้อ	3	6	18	
	จอมทอง	5	3	15	
	บางปะกอก	4	5.8	23.2	
	บางมด	7	5.5	38.5	
	ราษฎร์บูรณะ	4	7.5	30	
	ท่าข้าม	8	2.5	20	
	แสงมด้า	5	4	20	

ตารางที่ 5.13 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและค่าเฉลี่ยในการเดินทาง



รูป 5.20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและค่าเฉลี่ยในการเดินทาง



รูปที่ 5.21 แสดงการเพิ่มขึ้นของประชากรในช่วงระยะเวลาหนึ่งและค่าเฉลี่ย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.14 แสดงความพึงพอใจในการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกของบริการรถตู้โดยสารประจำทาง

ความพึงพอใจในการให้บริการรถตู้	ไม่พอใจ คน (ร้อยละ)	เฉยๆ/ปานกลาง คน (ร้อยละ)	พอใจมาก คน (ร้อยละ)
ความครอบคลุมของเส้นทางในการให้บริการ	9 (3.8)	109 (75.4)	122 (50.8)
ระยะเวลาในการปล่อยรถตู้	15 (6.3)	142 (59.2)	83 (34.6)
ช่วงเวลาในการให้บริการ	20 (8.3)*	141 (58.8)	79 (32.9)
สภาพรถตู้	13 (5.4)	153 (63.8)	74 (30.8)
ความเย็นของเครื่องปรับอากาศ	28 (11.7) *	131 (54.6)	81 (33.8)
ความสะดวกในการเข้าถึงสถานีรับ-ส่ง	8 (3.3)	149 (62.1)	83 (34.6)
ความปลอดภัยของสถานีรับ-ส่ง	12 (5.0)	184 (76.7)	44 (18.3)
ความชัดเจนของป้ายจอดรถ	23 (9.6) *	188 (78.3)	29 (12.1)
ความสะดวกของสถานีรับ-ส่ง	22 (9.2) *	201 (83.8)	17 (7.1)
ขนาดความกว้างของเบาะที่นั่ง	27 (11.3) *	155 (64.6)	58 (24.2)
มารยาทของพนักงานขับรถตู้	15 (6.2)	156 (65.0)	69 (28.8)
การให้การประกันภัยต่อผู้โดยสาร	27 (11.3) *	126 (52.5)	87 (36.3)
การให้ข้อมูลในเรื่องอัตราค่าโดยสาร	15 (6.3)	189 (78.8)	36 (15.0)
การให้ข้อมูลในเรื่องเส้นทางเดินรถปัจจุบัน	19 (7.9)	193 (80.4)	28 (11.7)
การให้ข้อมูลในเรื่องตารางเวลาเดินรถ	22 (9.2) *	195 (81.3)	23 (9.6)
ความสะดวกในการจ่ายค่าโดยสาร	10 (4.2)	178 (74.2)	52 (21.7)

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ศ.2545

หมายเหตุ * หมายถึง ความพึงพอใจที่ต้องมีการปรับปรุงให้ดีขึ้น

จากตารางที่ 5.14 จะเห็นได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความพอใจในสิ่งอำนวยความสะดวกเกือบทุกด้านอยู่ในระดับปานกลาง ยกเว้นในเรื่องความครอบคลุมของเส้นทางในการให้บริการ ที่พบว่า ผู้โดยสารมีความพอใจในระดับมาก คือ พอใจจำนวน 122 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 50.8 และผู้ตอบแบบสอบถามไม่พอใจในเรื่องช่วงเวลาในการให้บริการ,ความเย็นของเครื่องปรับอากาศ,ความชัดเจนของป้ายจอดรถตู้โดยสารประจำทาง,ความสะดวกของสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร,ขนาดความกว้างของเบาะที่นั่ง,การให้การประกันภัย และการให้ข้อมูลในเรื่องตารางเวลาเดินรถ

5.4.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปร

ในที่นี้ ผู้ศึกษาได้ตั้งสมมติฐานขึ้นมา 8 ข้อ โดยจะอาศัยสถิติทดสอบความสัมพันธ์แบบไคสแควร์ (χ^2) ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 เป็นตัวทดสอบสมมติฐานว่าถูกต้องหรือไม่ โดยสมมติฐานที่ตั้งไว้ มีดังนี้

- สมมติฐาน 1 : ลักษณะการครอบครองยานพาหนะมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการ
- สมมติฐาน 2 : จำนวนยานพาหนะในครอบครองมีผลต่อความถี่ในการใช้บริการ
- สมมติฐาน 3 : ลักษณะวินในเมือง - ชานเมืองมีผลต่อทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง
- สมมติฐาน 4 : ช่วงเวลาในการเดินทางมีผลต่อทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง
- สมมติฐาน 5 : ความถี่ในการใช้บริการรถตู้มีผลต่อทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง
- สมมติฐาน 6 : ระยะเวลาในการเดินทางมีผลต่อทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง
- สมมติฐาน 7 : จำนวนยานพาหนะในครอบครองมีผลต่อทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

ตารางที่ 5.15 แสดงสมมติฐานในการศึกษา

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม	มีความสัมพันธ์ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05	ไม่มีความสัมพันธ์ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05
ลักษณะการครอบครองยานพาหนะ	ความถี่ในการใช้บริการรถตู้ฯ		X
จำนวนยานพาหนะในครอบครอง	ความถี่ในการใช้บริการรถตู้ฯ		X
ลักษณะวินในเมือง-ชานเมือง	ทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้รถตู้	X	
ช่วงเวลาในการเดินทาง	ทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้รถตู้		X
ความถี่ในการใช้บริการ	ทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้รถตู้		X
ระยะเวลาในการเดินทาง	ทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้รถตู้		X
จำนวนยานพาหนะในครอบครอง	ทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้รถตู้		X

สมมติฐาน : ลักษณะวินในเมือง – ชานเมือง มีผลต่อทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

1) ปัจจัยในเรื่องความครอบคลุมของเส้นทางการให้บริการ

โดยใช้ตัวแปร วินรถตู้โดยสารประจำทางที่มีเส้นทางเดินรถระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ศูนย์กลางเมือง และวินรถตู้โดยสารประจำทางที่มีเส้นทางเดินรถระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ชานเมือง ทดสอบความสัมพันธ์กับ ทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ในเรื่องความครอบคลุมของเส้นทางการให้บริการ

ตารางที่ 5.16 แสดงความแตกต่างกันของค่าเฉลี่ยความพึงพอใจระหว่างลักษณะที่ตั้งรถตู้และความพึงพอใจในเรื่องความครอบคลุมของเส้นทางการให้บริการ

	ลักษณะที่ตั้งรถตู้ (I)	N	Mean	ลักษณะที่ตั้งรถตู้ (J)	Mean Difference (I-J)	Sig.
ความพึงพอใจในเรื่อง ความครอบคลุมของ เส้นทางการให้บริการ	- ชานเมือง	120	2.375	- ในเมือง	-0.1917	<u>0.009</u>
	- ในเมือง	120	2.567	- ชานเมือง	-0.1917	<u>0.009</u>

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ศ.2545

จากตารางที่ 5.16 พบว่า ลักษณะที่ตั้งรถตู้โดยสารประจำทางมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในเรื่องความครอบคลุมของเส้นทางการให้บริการ จากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารในเรื่องนี้ ผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ที่บริเวณชานเมืองมีความคิดเห็นในเรื่องความครอบคลุมของเส้นทางการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันค่อนข้างมีความพอใจในระดับปานกลางเกือบมาก คือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.375 แต่น้อยกว่าวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ในเมือง คือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.5667 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.009 ดังนั้นจึงคาดการณ์ได้ว่าลักษณะที่ตั้งวินมีผลต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารในเรื่องความครอบคลุมของเส้นทางการให้บริการ

ตารางที่ 5.17 แสดงความสัมพันธ์ของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องความครอบคลุมของ
เส้นทางการให้บริการ

ลักษณะที่ตั้งวิน	ความพึงพอใจ			รวม คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]
	ไม่พอใจ คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	เฉยๆ /ปานกลาง คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	พอใจมาก คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	
ชานเมือง	6 (5) [2.5]	63 (52.5) [26.3]	51 (42.5) [21.3]	120 [50.0]
ในเมือง	3 (2.5) [1.3]	46 (38.3) [19.2]	71 (59.2) [29.6]	120 [50.0]
รวม	9 [3.8]	109 [45.4]	122 [50.8]	240 [100.0]

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ค.-ส.ค.2545

$$\chi^2 = 6.93$$

$$P < 0.05$$

$$C = 0.168$$

$$\text{Sig} = 0.031$$

จากตารางที่ 5.17 ผลที่ออกมาแสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน นั่นคือ ผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ในเมืองจะมีความพอใจในเรื่องความครอบคลุมของเส้นทางการให้บริการมากกว่าผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชานเมือง นั่นคือผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นในเมืองมีความพอใจมากจำนวน 71 คน ร้อยละ 59.2 ส่วนผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นชานเมืองส่วนใหญ่จะมีความพอใจอยู่ในในระดับเฉย ๆ/ปานกลาง จำนวน 63 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 52.5 ตามลำดับ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.031

ทั้งนี้แสดงให้เห็นว่า บริเวณชานเมืองที่มีระบบขนส่งมวลชนไม่เอื้ออำนวยนั้น สมควรอย่างยิ่งที่จะต้องมีการเพิ่มจำนวนรถตู้โดยสารประจำทาง โดยพยายามจัดเส้นทางเดินรถตู้ให้ครอบคลุมทั่วพื้นที่ อันสอดคล้องกับการทบทวนวรรณกรรมที่ว่า ระบบ Paratransit แบบรถตู้โดยสารประจำทางนั้นทำให้เกิดเส้นทางเดินรถใหม่ที่ค่อนข้างยืดหยุ่น ทั้งความยืดหยุ่นเชิงพื้นที่และเวลา ซึ่งสอดคล้องกับการทบทวนวรรณกรรม คือ เกิดขึ้นตามความต้องการของผู้โดยสาร ดังนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่ทางภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็นองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กรมการขนส่งทางบก หรือสำนักงานคณะกรรมการจรรยาบรรณ ต่างต้องเข้ามาควบคุมทั้งในเรื่องจำนวนและเส้นทางการเดินรถเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบในการเดินรถ

2) ปัจจัยในเรื่องช่วงเวลาในการให้บริการ

โดยใช้ตัวแปร วินรถตู้โดยสารประจำทางที่มีเส้นทางเดินรถระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ -

อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และวินรถตู้โดยสารประจำทางที่มีเส้นทางเดินรถระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ -
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขานเมืองทดสอบความสัมพันธ์กับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง
ในเรื่องช่วงเวลาในการให้บริการ

ตารางที่ 5.18 แสดงความแตกต่างกันของค่าเฉลี่ยความพึงพอใจระหว่างลักษณะที่ตั้งรถตู้และ
ความพึงพอใจในเรื่องช่วงเวลาในการให้บริการ

	ลักษณะที่ตั้งรถตู้ (I)	N	Mean	ลักษณะที่ตั้งรถตู้ (J)	Mean Difference (I-J)	Sig.
ความพึงพอใจใน เรื่องความครอบคลุม ของช่วงเวลา การให้บริการ	- ขานเมือง	120	2.3833	- ในเมือง	0.275	<u>0.000</u>
	- ในเมือง	120	2.1083	- ขานเมือง	0.275	<u>0.000</u>

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ค.2545

จากตารางที่ 5.18 พบว่า ลักษณะที่ตั้งรถตู้โดยสารประจำทางมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจ
ของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในเรื่องความครอบคลุมของเส้นทางการให้บริการ จากการ
สัมภาษณ์ผู้โดยสารในเรื่องนี้ ผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ที่บริเวณขานเมืองมี
ความคิดเห็นในเรื่องความครอบคลุมของเส้นทางการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบัน
ค่อนข้างมีความพอใจเฉย ๆ คือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.3833 ในขณะที่ผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้น
ในการเดินทางอยู่ที่บริเวณในเมืองจะรู้สึกดีน้อยกว่า คือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.1083 ที่ระดับนัยสำคัญ
0.000 ดังนั้นจึงคาดการณ์ได้ว่าลักษณะที่ตั้งวินมีผลต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารในเรื่องช่วงเวลา
ในการให้บริการ

ตารางที่ 5.19 แสดงความสัมพันธ์ของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องช่วงเวลาการให้บริการ

ลักษณะที่ตั้งวิน	ความพึงพอใจ			รวม คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]
	ไม่พอใจ คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	เฉย ๆ/ปานกลาง คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	พอใจมาก คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	
ขานเมือง	3 (2.5) [1.3]	68 (56.7) [28.3]	49 (40.8) [20.4]	120 [50.0]
ในเมือง	17 (14.2) [7.1]	73 (60.8) [30.4]	30 (25.0) [12.5]	120 [50.0]
รวม	20 [8.3]	141 [58.7]	79 [32.9]	240 [100.0]

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ค.2545

เอกส $\chi^2 = 14.55$ เป็นที่สงวน $P < 0.05$ การใช้งานเพื่อ $C = 0.239$ เท่านั้น ไม่อนุญาต Sig = 0.001

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลที่ออกมาแสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งหมายถึง ผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชานเมืองจะมีความพอใจในเรื่องช่วงเวลาในการให้บริการมากกว่าผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ในเมือง นั่นคือ ผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชานเมืองส่วนใหญ่จะมีความพอใจในระดับเฉยๆ/ปานกลาง จำนวน 68 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 56.7 ส่วนผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ในเมืองจะมีความพอใจมาก จำนวน 73 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 60.8 ตามลำดับ จากการสอบถามผู้โดยสารที่เดินทางระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ในเมืองเพิ่มเติม นั้น เห็นว่าช่วงเวลาในการให้บริการมีความเหมาะสม เนื่องจากครอบคลุมช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งตอนเช้าเพื่อให้ทันต่อการไปทำงานหรือไปสถานศึกษา และตอนกลางคืนที่จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารเพิ่มเติมแล้วพบว่า วินรถตู้โดยสารประจำทางส่วนใหญ่จะเดินรถจนถึงเวลาประมาณ 23.00 น.

3) ปัจจัยในเรื่องความชัดเจนของป้ายจอดรถตู้โดยสาร

โดยใช้ตัวแปรวินรถตู้โดยสารประจำทางที่มีเส้นทางเดินรถระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ศูนย์กลางเมือง และวินรถตู้โดยสารประจำทางที่มีเส้นทางเดินรถระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ชานเมือง ทดสอบความสัมพันธ์กับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในเรื่องความชัดเจนของป้ายจอดรถตู้โดยสาร

ตารางที่ 5.20 แสดงความแตกต่างกันของค่าเฉลี่ยความพึงพอใจระหว่างลักษณะที่ตั้งรถตู้และความพึงพอใจในเรื่องความชัดเจนของป้ายจอดรถตู้โดยสาร

	ลักษณะที่ตั้งรถตู้ (I)	N	Mean	ลักษณะที่ตั้งรถตู้ (J)	Mean Difference (I-J)	Sig.
ความพึงพอใจในเรื่องความชัดเจนของป้ายจอดรถตู้โดยสาร	- ชานเมือง	120	2.075	- ในเมือง	0.275	<u>0.026</u>
	- ในเมือง	120	1.975	- ชานเมือง	0.275	<u>0.026</u>

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ค.-ส.ค.2545

จากตารางที่ 5.20 พบว่า ลักษณะที่ตั้งรถตู้โดยสารประจำทางมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในเรื่องความชัดเจนของป้ายจอดรถตู้โดยสารประจำทาง จากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารในเรื่องนี้ พบว่า ผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ชานเมืองจะพอใจมากกว่าผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ที่ในเมือง นั่นคือผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ที่บริเวณชานเมืองมีความคิดเห็นในเรื่องความชัดเจนของป้ายจอดรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันค่อนข้างมีความพอใจในระดับปานกลาง คือ มีค่า

เฉลี่ยเท่ากับ 2.075 ในขณะที่ผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ที่บริเวณในเมืองมีความพอใจในเรื่องความชัดเจนของป้ายจอดรถตู้โดยสารประจำทางในระดับเกือบปานกลาง คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.975 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.026 ดังนั้น จึงคาดการณ์ได้ว่าลักษณะที่ตั้งวินมีผลต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารในเรื่องความชัดเจนของป้ายจอดรถตู้โดยสารประจำทาง

ตารางที่ 5.21 แสดงความสัมพันธ์ของลักษณะที่ตั้งวินกับความชัดเจนของป้ายจอดรถตู้โดยสาร

ลักษณะที่ตั้งวิน	ความพึงพอใจ			รวม คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]
	ไม่พอใจ คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	เฉยๆ/ปานกลาง คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	พอใจมาก คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	
ชานเมือง	12 (10.0) [5.0]	87 (72.5) [36.3]	21 (17.5) [8.8]	120 [50.0]
ในเมือง	11 (9.2) [4.6]	101 (84.2) [42.1]	8 (6.7) [3.3]	120 [50.0]
รวม	23 [9.6]	188 [78.3]	29 [12.1]	240 [100.0]

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ค.2545

$\chi^2 = 6.91$ $P < 0.05$ $C = 0.167$ $Sig = 0.032$

ผลที่ออกมาแสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ โดยผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชานเมืองส่วนใหญ่จะมีความพอใจในระดับปานกลาง นั่นคือ ผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชานเมืองจะมีรู้สึกเฉย ๆ กับเรื่องความชัดเจนของป้ายจอดรถตู้โดยสาร จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 72.5 ส่วนผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ในเมืองส่วนใหญ่ก็จะมีมีความพอใจในระดับปานกลางจำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 84.2 อันแสดงให้เห็นว่า ตำแหน่งรวมถึงรายละเอียดของป้ายจอดรถตู้โดยสารนั้นถือเป็นสิ่งจำเป็นในการเดินทาง อันถือเป็นความสำคัญทางด้านกายภาพ

4) ปัจจัยในเรื่องการจัดเตรียมสถานีรับ - ส่งผู้โดยสาร

โดยใช้ตัวแปร วินรถตู้โดยสารประจำทางที่มีเส้นทางเดินรถระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ศูนย์กลางเมือง และวินรถตู้โดยสารประจำทางที่มีเส้นทางเดินรถระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ชานเมือง ทดสอบความสัมพันธ์กับ ทักษะและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในเรื่องการจัดเตรียมสถานีรับ - ส่งผู้โดยสาร

ตารางที่ 5.22 แสดงความแตกต่างกันของค่าเฉลี่ยความพึงพอใจระหว่างลักษณะที่ตั้งรถตู้และ
ความพึงพอใจในเรื่องการจัดเตรียมสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร

	ลักษณะที่ตั้งรถตู้ (I)	N	Mean	ลักษณะที่ตั้งรถตู้ (J)	Mean Difference (I-J)	Sig.
ความพึงพอใจ ในเรื่องการ จัดเตรียมสถานี รับ-ส่งผู้โดยสาร	- ชานเมือง	120	2.042	- ในเมือง	0.125	<u>0.016</u>
	- ในเมือง	120	1.917	- ชานเมือง	0.125	<u>0.016</u>

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ค.-ส.ค.2545

จากตารางที่ 5.22 พบว่า ลักษณะที่ตั้งรถตู้โดยสารประจำทางมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในเรื่องการจัดเตรียมสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร จากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารในเรื่องนี้ ผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ที่บริเวณชานเมืองมีความคิดเห็นในเรื่องการจัดเตรียมสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารมีความพอใจในระดับค่อนข้างเฉยๆ/ปานกลาง คือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.0417 ในขณะที่ผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ที่บริเวณในเมืองมีความพอใจในเรื่องการจัดเตรียมสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารน้อยกว่าผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชานเมือง คือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.9167 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.016 ดังนั้นจึงคาดการณ์ได้ว่าลักษณะที่ตั้งวินมีผลต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารในเรื่องการจัดเตรียมสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร

ตารางที่ 5.23 แสดงความสัมพันธ์ของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องการจัดเตรียมสถานีรับ – ส่ง

ลักษณะที่ตั้งวิน	ความพึงพอใจ			รวม คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]
	ไม่พอใจ คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	เฉยๆ/ปานกลาง คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	พอใจมาก คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	
ชานเมือง	8 (6.7) [3.3]	99 (82.5) [41.3]	13 (10.8) [5.4]	120 [50.0]
ในเมือง	14 (11.7) [5.8]	102 (85.0) [42.5]	4 (3.3) [1.7]	120 [50.0]
รวม	22 [9.2]	201 [83.8]	17 [7.1]	240 [100.0]

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ค.-ส.ค.2545

$\chi^2 = 6.45$ $P < 0.05$ $C = 0.155$ $Sig = 0.040$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลที่ออกมาแสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ โดยผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชานเมืองส่วนใหญ่จะมีความพอใจในเรื่องการจัดเตรียมสถานีรับ – ส่งผู้โดยสารในระดับปานกลาง นั่นคือ ผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชานเมืองส่วนใหญ่จะรู้สึกเฉย ๆ/ปานกลาง คือมีจำนวน เท่ากับ 99 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 82.5 ส่วนผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ในเมืองส่วนใหญ่จะรู้สึกเฉย ๆ/ปานกลางกับเรื่องนี้ โดยมีจำนวนเท่ากับ 102 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 85.0 ตามลำดับ ซึ่งสาเหตุที่เป็นดังนี้ อาจเป็นเพราะว่าในความเป็นจริง ลักษณะสถานีรับ – ส่งผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทางมีลักษณะไม่ค่อยดีเท่าที่ควร กล่าวคือ ไม่มีการจัดเตรียมที่นั่งและหลังคา แต่ผู้โดยสารพอใจในระดับหนึ่ง ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์เพิ่มเติม ผู้โดยสารมีความเห็นว่า ระยะในการรอรถตู้น้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน ดังนั้น การจัดเตรียมที่นั่งต่างๆ จึงถือว่าไม่จำเป็น

5) ปัจจัยในเรื่องการให้ข้อมูลอัตราค่าโดยสาร

โดยใช้ตัวแปร วินรถตู้โดยสารประจำทางที่มีเส้นทางเดินรถระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ศูนย์กลางเมือง และวินรถตู้โดยสารประจำทางที่มีเส้นทางเดินรถระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ชานเมือง ทดสอบความสัมพันธ์กับ ทศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในเรื่องการให้ข้อมูลอัตราค่าโดยสาร

ตารางที่ 5.24 แสดงความแตกต่างกันของค่าเฉลี่ยความพึงพอใจระหว่างลักษณะที่ตั้งรถตู้และความพึงพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลอัตราค่าโดยสาร

	ลักษณะที่ตั้งรถตู้ (I)	N	Mean	ลักษณะที่ตั้งรถตู้ (J)	Mean Difference (I-J)	Sig.
ความพึงพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลอัตราค่าโดยสาร	- ชานเมือง	120	2.183	- ในเมือง	0.1917	<u>0.001</u>
	- ในเมือง	120	1.992	- ชานเมือง	0.1917	<u>0.001</u>

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ค.2545

จากตารางที่ 5.24 พบว่า ลักษณะที่ตั้งรถตู้โดยสารประจำทางมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในเรื่องการให้ข้อมูลอัตราค่าโดยสาร จากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารในเรื่องนี้ ผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ที่บริเวณชานเมืองมีความคิดเห็นในเรื่องการให้ข้อมูลอัตราค่าโดยสารค่อนข้างมีความพอใจปานกลางค่อนข้างไปทางมาก คือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.1833 ในขณะที่ผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ที่บริเวณในเมืองในเรื่องการให้ข้อมูลอัตราค่าโดยสารน้อยกว่าผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชานเมือง คือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ

1.9917 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.001 ดังนั้น จึงคาดการณ์ได้ว่าลักษณะที่ตั้งวินมีผลต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารในเรื่องการให้ข้อมูลอัตราค่าโดยสาร

ตารางที่ 5.25 แสดงความสัมพันธ์ของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลอัตราค่าโดยสาร

ลักษณะที่ตั้งวิน	ความพึงพอใจ			รวม คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]
	ไม่พอใจ คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	เฉย ๆ/ปานกลาง คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	พอใจมาก คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	
ชานเมือง	4 (3.3) [1.7]	90 (75.0) [37.5]	26 (21.7) [10.8]	120 [50.0]
ในเมือง	11 (9.2) [4.6]	99 (82.5) [41.3]	10 (8.3) [4.2]	120 [50.0]
รวม	15 [6.3]	189 [78.8]	36 [15.0]	240 [100.0]

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ค.-ส.ค.2545

$$\chi^2 = 10.81 \quad P < 0.05 \quad C = 0.212 \quad \text{Sig} = 0.005$$

ผลที่ออกมาแสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ โดยผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชานเมืองส่วนใหญ่จะมีความพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลในเรื่องอัตราค่าโดยสารในระดับปานกลางโดยมากกว่าผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ในเมือง คือ ชานเมืองจะมีความรู้สึกเฉยๆ/ปานกลางมีจำนวน 90 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 75.0 ส่วนผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ในเมือง มีจำนวนเท่ากับ 99 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 82.5 ตามลำดับ จากข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่าการให้ข้อมูลในเรื่องอัตราค่าโดยสารของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันยังไม่ดีเท่าที่ควร

6) ปัจจัยในเรื่องการให้ข้อมูลในเรื่องเส้นทางเดินรถปัจจุบัน

โดยใช้ตัวแปร วินรถตู้โดยสารประจำทางที่มีเส้นทางเดินรถระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ศูนย์กลางเมือง และวินรถตู้โดยสารประจำทางที่มีเส้นทางเดินรถระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ชานเมือง ทดสอบความสัมพันธ์กับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในเรื่องการให้ข้อมูลในเรื่องเส้นทางเดินรถปัจจุบัน

ตารางที่ 5.26 แสดงความแตกต่างกันของค่าเฉลี่ยความพึงพอใจระหว่างลักษณะที่ตั้งรถตู้และความพึงพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลเส้นทางเดินรถปัจจุบัน

	ลักษณะที่ตั้งรถตู้ (I)	N	Mean	ลักษณะที่ตั้งรถตู้ (J)	Mean Difference (I-J)	Sig.
ความพึงพอใจใน เรื่องการให้ข้อมูล อัตราค่าโดยสาร	- ชานเมือง	120	2.167	- ในเมือง	0.2583	0.000
	- ในเมือง	120	1.908	- ชานเมือง	0.2583	0.000

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ค.-ส.ค.2545

จากตารางที่ 5.26 พบว่า ลักษณะที่ตั้งรถตู้โดยสารประจำทางมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในเรื่องการให้ข้อมูลเส้นทางเดินรถปัจจุบัน จากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารในเรื่องนี้ ผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ที่บริเวณชานเมืองมีความคิดเห็นในเรื่องการให้ข้อมูลเส้นทางเดินรถปัจจุบันค่อนข้างมีความพอใจในระดับปานกลาง นั่นคือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.167 ในขณะที่ผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ที่บริเวณในเมืองมีความพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลเส้นทางเดินรถปัจจุบันน้อยกว่าผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ที่ชานเมือง คือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.908 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.000 ดังนั้น จึงคาดการณ์ได้ว่าลักษณะที่ตั้งวินมีผลต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารในเรื่องการให้ข้อมูลเส้นทางเดินรถปัจจุบัน

ตารางที่ 5.27 แสดงความสัมพันธ์ของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลเส้นทางเดินรถ

ลักษณะที่ตั้งวิน	ความพึงพอใจ			รวม คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]
	ไม่พอใจ คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	เฉย ๆ/ปานกลาง คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	พอใจมาก คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	
ชานเมือง	5 (2.5) [1.3]	69 (56.7) [28.3]	50 (40.8) [20.4]	120 [50.0]
ในเมือง	18 (14.2) [7.1]	74 (60.8) [30.4]	30 (25.0) [12.5]	120 [50.0]
รวม	20 [8.3]	141 [58.7]	79 [32.9]	240 [100.0]

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ค.-ส.ค.2545

$\lambda^2 = 21.07$ $P < 0.05$ $C = 0.293$ $Sig = 0.00$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลที่ออกมาแสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ โดยผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชานเมืองส่วนใหญ่จะมีความพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลเส้นทางเดินรถปัจจุบันอยู่ในระดับปานกลาง คือ มีจำนวน 69 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 56.7 ส่วนผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ในเมืองส่วนใหญ่ก็มีความพอใจในระดับปานกลางเช่นเดียวกัน โดยมีจำนวนเท่ากับ 74 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 60.8 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างมากระหว่างการสำรวจพื้นที่ศึกษาที่ผู้ศึกษาพบว่า วินที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชานเมืองจะมีการบอกเส้นทางเดินรถอย่างละเอียดและชัดเจน

7) ปัจจัยในเรื่องการให้ข้อมูลในเรื่องตารางเวลาเดินรถตู้โดยสาร

โดยใช้ตัวแปร วินรถตู้โดยสารประจำทางที่มีเส้นทางเดินรถระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ศูนย์กลางเมือง และวินรถตู้โดยสารประจำทางที่มีเส้นทางเดินรถระหว่างอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ชานเมือง ทดสอบความสัมพันธ์กับ ทศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในเรื่องการให้ข้อมูลตารางเวลาเดินรถตู้โดยสารประจำทาง

ตารางที่ 5.28 แสดงความแตกต่างกันของค่าเฉลี่ยความพึงพอใจระหว่างลักษณะที่ตั้งรถตู้และความพึงพอใจในเรื่องตารางเวลาเดินรถตู้โดยสาร

	ลักษณะที่ตั้งรถตู้ (I)	N	Mean	ลักษณะที่ตั้งรถตู้ (J)	Mean Difference (I-J)	Sig.
ความพึงพอใจในเรื่องการให้ข้อมูล ตารางเวลาเดินรถ ตู้โดยสาร	- ชานเมือง	120	2.075	- ในเมือง	0.1417	<u>0.011</u>
	- ในเมือง	120	1.933	- ชานเมือง	0.1417	<u>0.011</u>

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ค.2545

จากตารางที่ 5.28 พบว่า ลักษณะที่ตั้งรถตู้โดยสารประจำทางมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางในเรื่องการให้ข้อมูลตารางเวลาเดินรถตู้โดยสารประจำทางจากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารในเรื่องนี้ ผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ที่บริเวณชานเมืองมีความคิดเห็นเรื่องการให้ข้อมูลตารางเวลาเดินรถตู้โดยสารประจำทางค่อนข้างมีความพอใจในระดับปานกลาง คือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.075 ในขณะที่ผู้โดยสารของวินที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ที่บริเวณในเมืองมีความพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลตารางเวลาเดินรถตู้โดยสารประจำทางน้อยกว่าผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นในการเดินทางบริเวณชานเมือง คือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ

1.933 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.011 ดังนั้น จึงคาดการณ์ได้ว่าลักษณะที่ตั้งวินมีผลต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารในเรื่องการให้ข้อมูลตารางเวลาเดินรถตู้โดยสารประจำทาง

ตารางที่ 5.29 แสดงความสัมพันธ์ของลักษณะที่ตั้งวินกับความพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลตารางเวลาเดินรถ

ลักษณะที่ตั้งวิน	ความพึงพอใจ			รวม คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]
	ไม่พอใจ คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	เฉยๆ/ปานกลาง คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	พอใจมาก คน (ร้อยละแถว) [ร้อยละรวม]	
ชานเมือง	8 (6.7) [3.3]	95 (79.2) [39.6]	15 (14.2) [7.1]	120 [50.0]
ในเมือง	14 (11.7) [5.8]	100 (83.3) [41.7]	6 (5.0) [2.5]	120 [50.0]
รวม	22 [9.2]	195 [81.3]	23 [9.6]	240 [100.0]

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ค.2545

$\chi^2 = 7.03$

$P < 0.05$

$C = 0.164$

$Sig = 0.03$

ผลที่ออกมาแสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญ และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางตรงกันข้าม โดยผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ชานเมืองส่วนใหญ่จะมีความพอใจในเรื่องการให้ข้อมูลในเรื่องการให้ข้อมูลในตารางเวลาเดินรถปัจจุบันในระดับปานกลาง โดยมีจำนวน 95 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 79.2 ส่วนผู้โดยสารที่มีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ในเมืองส่วนใหญ่ก็มีความพอใจในเรื่องนี้อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีจำนวน 100 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 83.3 ตามลำดับ

ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม

จากการทบทวนวรรณกรรมและจากการสำรวจ พบว่า การเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง โดยผู้ศึกษาได้ทำการออกแบบสอบถาม Pre-Test เพื่อให้ทราบว่สิ่งใดที่จำเป็นไม่จำเป็นต่อการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง โดยผลที่ได้จากแบบสอบถามพบว่า สิ่งที่สำคัญต่อการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางมีอยู่ 5 เรื่อง คือ ความต้องการในเรื่องโทรทัศน์ วิทยุ หนังสือ/หนังสือพิมพ์/นิตยสารผ่าน และกริ่งกด โดยจากการออกแบบสอบถามได้ผลการศึกษาดังตารางที่ 5.30 ซึ่งในที่นี้ผู้โดยสารทุกคนต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกทุกอย่าง ยกเว้นกริ่งกด อันเนื่องมาจากขนาดของรถตู้โดยสารที่มีขนาดเล็ก ทำให้ผู้โดยสารสามารถตะโกนบอกพนักงานขับรถตู้ให้จอดรถได้ไม่ว่าการณ์ใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.30 แสดงความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้โดยสาร

สิ่งอำนวยความสะดวก	ความต้องการ		รวม (ร้อยละ)
	ควรมี (ร้อยละ)	ไม่ควรมี (ร้อยละ)	
โทรทัศน์	55.8	44.2	240
วิทยุ	90.8	9.2	240
หนังสือ/หนังสือพิมพ์/นิตยสาร	87.1	12.9	240
ผ้าม่าน	92.5	7.5	240
กริ่งกด	28.8	71.2	240

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ศ.2545

5.5 ลักษณะการใช้บริการขนส่งมวลชนอื่น

ในที่นี้ พิจารณาโดยเน้นระบบขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางสาธารณะ ได้แก่ รถโดยสารประจำทางธรรมดา รถร่วมบริการ และรถปรับอากาศพิเศษเป็นหลัก แยกเป็นประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

5.5.1 การใช้บริการขนส่งมวลชนอื่นร่วมกับรถตู้โดยสารประจำทาง

โดยผู้ศึกษาได้ออกแบบสอบถาม โดยได้กำหนดรถโดยสารประจำทางประเภทอื่น ออกเป็น 3 ประเภท คือ รถโดยสารประจำทางธรรมดา,รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ,รถโดยสารประจำทางปรับอากาศพิเศษ (ปอ.พ.) และรถไฟฟ้ามหานคร

ตารางที่ 5.31 แสดงการใช้/ไม่ใช้บริการขนส่งมวลชนประเภทอื่นร่วมกับรถตู้

การใช้บริการขนส่งมวลชนอื่น ร่วมกับรถตู้โดยสารประจำทาง	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
ใช้	215	89.6
ไม่ใช้	25	10.4
รวม	240	100.0

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ศ.2545

5.5.2 รูปแบบการให้บริการขนส่งมวลชนอื่นร่วมกับรถตู้โดยสารประจำทาง

โดยจากแบบสอบถาม สามารถสรุปความเชื่อมโยงระหว่างระบบขนส่งระหว่างรถตู้โดยสารประจำทาง – ระบบขนส่งมวลชน

ตารางที่ 5.32 แสดงประเภทของบริการขนส่งมวลชนประเภทอื่นร่วมกับรถตู้

การให้บริการขนส่งมวลชนอื่น ร่วมกับรถตู้โดยสารประจำทาง	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของ ผู้ตอบแบบสอบถาม
รถโดยสารประจำทางธรรมดา	101	47.0
รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ	47	21.9
รถโดยสารประจำทางปรับอากาศพิเศษ (รถยูโร)	39	18.1
รถไฟฟ้ามหานคร	28	13.0
รวม	215	100.0

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ค.2545

จากตารางที่ 5.32 พบว่า ผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทางมีการให้บริการขนส่งมวลชนประเภทอื่นร่วมกับรถตู้โดยสารประจำทาง โดยรูปแบบระบบขนส่งมวลชนที่ผู้โดยสารใช้บริการรวมมากที่สุด ได้แก่ รถโดยสารประจำทางธรรมดา จำนวน 101 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 47รองลงมา ได้แก่ รถโดยสารร่วมประจำทางปรับอากาศ รถโดยสารประจำทางปรับอากาศพิเศษ และรถไฟฟ้ามหานคร จำนวน 47,39 และ 28 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 21.9,18.1 และ 13.0 ตามลำดับ

ผลสรุปของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้สะท้อนให้เห็นว่า ผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทางมีการเดินทางต่อระบบขนส่งมวลชนเป็นจำนวนมาก ทำให้ในส่วนของกรวางแผนการขนส่งจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการคำนึงถึงการเชื่อมประสานระหว่างระบบขนส่ง

5.6 ความต้องการเส้นทางเดินรถตู้โดยสารประจำทางใหม่

5.6.1 ความต้องการเส้นทางเดินรถตู้โดยสารประจำทางออกไปยังบริเวณข้างเคียง

เอกสารนี้เป็นเอกสารการศึกษา พบว่า ผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทางส่วนใหญ่ไม่ต้องการให้ขยายไม่เส้นทางเดินรถตู้โดยสารประจำทาง จำนวน 171 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 71.2 ในขณะที่ผู้โดยสาร

จำนวน 69 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 28.8 ต้องการให้มีการขยายเส้นทางเดินรถตู้โดยสารประจำทาง
เพิ่มไปยังบริเวณใกล้เคียงกับบ้านหรือสถานที่ทำงาน สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังตาราง

ตารางที่ 5.33 แสดงพื้นที่ที่ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้ขยายการเดินรถ

ลำดับ	วิน	พื้นที่ที่ต้องการให้ขยายการเดินรถตู้
1	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-พิวเจอร์พาร์ครังสิต	รังสิตคลอง6,คลองประปา,สาทร,ถนนราชดำเนิน, สนามหลวง และสุขุมวิท
2	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-ปากเกร็ด	สาทร และ จ.ปทุมธานี
3	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-มีนบุรี	รามคำแหง และสนามหลวง
4	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-รามคำแหง22	รามคำแหง65,บางกะปิ,เคหะคลองจั่น,ลาดพร้าว, เขตดุสิต และมหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์
5	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-พระราม3	ดินแดง และหลักสี่
6	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-การเคหะธนบุรี	ราชบุรีบูรณะ และหลักสี่

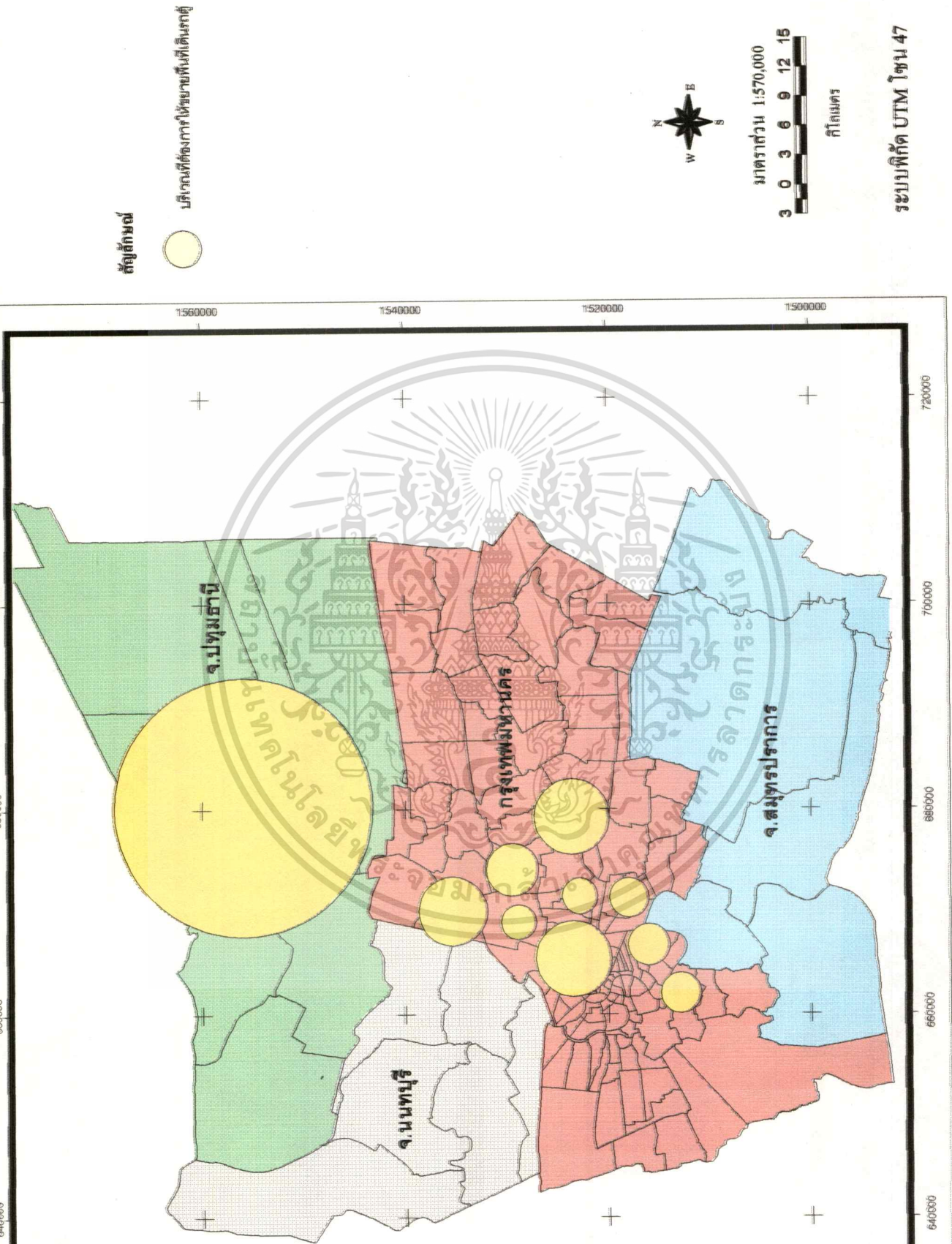
ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ค.2545

5.6.2 เส้นทางเดินรถที่ต้องการให้มีเพิ่มเติม

จากผู้โดยสาร 69 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 28.8 ที่ต้องการให้มีการขยายเส้นทาง
เดินรถตู้โดยสารประจำทาง สามารถแสดงย่อยเป็นเส้นทางต่าง ๆ ได้ดังนี้

- 1) เส้นทางดอนเมือง - ตลาดสวนพลู
- 2) เส้นทางดอนเมือง - สาทร
- 3) เส้นทางดอนเมือง - ดุสิต
- 4) เส้นทางดอนเมือง - สุขุมวิท
- 5) เส้นทางรังสิต - สนามม้านางเลิ้ง
- 6) เส้นทางอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - พาด้าปิ่นเกล้า
- 7) เส้นทางอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - หมู่บ้านเมืองประชา
- 8) เส้นทางปากเกร็ด - รังสิต
- 9) เส้นทางปากเกร็ด - จ.ปทุมธานี
- 10) เส้นทางปากเกร็ด - สีลม
- 11) เส้นทางปากเกร็ด - ประชาอุทิศ
- 12) เส้นทางอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - จัสโก้ (ประชาอุทิศ)
- 13) เส้นทางราชบุรีบูรณะ - พญาไท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่เผยแพร่สู่สาธารณะโดยไม่สงวนลิขสิทธิ์ในเนื้อหา ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 5.22 แสดงแผนที่บริเวณที่ต้องการให้ขยายพื้นที่ดินรกร้างโดยสภาประชาคม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 14) เส้นทางหลักสี่ – บางขุนเทียน
- 15) เส้นทางพระราม 3 – ห้วยขวาง
- 16) เส้นทางพระราม 3 – ดอนเมือง
- 17) เส้นทางอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – คลองจั่น
- 18) เส้นทางรามคำแหง - เทเวศร์
- 19) เส้นทางอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – บางกะปิ
- 20) เส้นทางอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – อิมพีเรียล ลาดพร้าว
- 21) เส้นทางรามคำแหง – สะพานควาย
- 22) เส้นทางอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ (ABAC)
- 23) เส้นทางรามคำแหง – สามเสน – หมอชิต
- 24) เส้นทางบางกะปิ - บางซื่อ
- 25) เส้นทางมีนบุรี – รามคำแหง
- 26) เส้นทางตลาดมีนบุรี – เวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ (ประตูน้ำ)

5.7 ความคิดเห็นของผู้โดยสารที่มีต่อระบบการขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง

สำหรับการศึกษาค้างนี้ นอกจากจะศึกษาถึงรูปแบบการเดินทาง, ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง, ความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง, ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกแล้วนั้น ผู้ศึกษายังต้องการทราบถึงความคิดเห็นที่มีต่อระบบขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทางว่าสามารถช่วยเสริมระบบขนส่งได้อย่างไร, ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ตลอดจนเพื่อทราบถึงแนวโน้มในการนำระบบตัวต่อเข้ามาใช้กับระบบการดำเนินงานรถตู้โดยสารประจำทาง

5.7.1 ความคิดเห็นในเรื่องที่รถตู้โดยสารประจำทางเข้ามาช่วยเสริมระบบขนส่ง

ในส่วนของความคิดเห็นของผู้โดยสารประจำทางว่าระบบรถตู้โดยสารประจำทางสามารถเสริมระบบขนส่งมวลชนได้หรือไม่นั้น ผู้โดยสารได้กำหนดระดับความพึงพอใจออกเป็น 3 ระดับ คือ พอใจมาก, เฉยๆ/ปานกลาง หรือไม่พอใจ แล้วแสดงออกมาในรูปของความถี่และร้อยละ

ตารางที่ 5.34 แสดงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามในเรื่องรถตู้ช่วยเสริมระบบขนส่ง

ความคิดเห็นในเรื่องรถตู้โดยสารประจำทาง ช่วยเสริมระบบขนส่ง	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
พอใจมาก	154	64.2
เฉยๆ/ปานกลาง	82	34.2
ไม่พอใจ	4	1.6
รวม	240	100.0

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ค.-ส.ค.2545

จากการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ค่อนข้างพอใจกับการที่มีระบบขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทางเข้ามาช่วยเสริมระบบขนส่ง โดยผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 154 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 64.2 มีความรู้สึกพอใจที่วารถตู้โดยสารประจำทางช่วยเสริมระบบขนส่งในระดับมาก รองลงมา คือ พอใจ และไม่พอใจ จำนวน 82 คน และ 4 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 34.2 และ 1.6 ตามลำดับ

5.7.2 ความคิดเห็นในเรื่องความสามารถของรถตู้โดยสารประจำทางในแง่ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด

ในส่วนของความคิดเห็นของผู้โดยสารประจำทางว่าระบบรถตู้โดยสารประจำทางสามารถเสริมระบบขนส่งมวลชนได้หรือไม่นั้น ผู้โดยสารได้กำหนดระดับความพึงพอใจออกเป็น 4 ระดับ คือ พอใจมาก, เฉยๆ/ปานกลาง,ไม่พอใจ หรือไม่แน่ใจ แล้วแสดงออกมาในรูปของความถี่และร้อยละ

ตารางที่ 5.35 แสดงความคิดเห็นของผู้โดยสารในเรื่องรถตู้ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด

ความคิดเห็นในเรื่องรถตู้โดยสารประจำทาง ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
เห็นด้วย	74	30.8
เฉยๆ/ปานกลาง	118	49.2
ไม่เห็นด้วย	25	10.4
ไม่แน่ใจ	23	9.6
รวม	240	100.0

จากการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่าระบบขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทางช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด จำนวน 118 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 49.2 รองลงมา คือ เคย/ปานกลาง และไม่เห็นด้วยจำนวน 74 คน และ 25 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 30.8 และ 0.4 ตามลำดับ

ซึ่งสัดส่วนที่ผู้โดยสารไม่แน่ใจว่ารถตู้โดยสารประจำทางจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ถือว่ามีมากพอสมควรคือมีถึง 23 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 9.6 ทั้งหมดนี้สะท้อนให้เห็นว่า การที่มีรถตู้โดยสารประจำทางวิ่งให้บริการในเขตพื้นที่ต่าง ๆ นั้น ไม่ถือว่าช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด แต่เป็นการช่วยเสริมระบบขนส่งมวลชนในปัจจุบันเท่านั้น

5.7.3 ความต้องการระบบตัวต่อเข้ามาใช้ร่วมกับรถตู้โดยสารประจำทาง

จากการทบทวนวรรณกรรมที่พบว่า ในบริบทต่างประเทศได้มีการนำระบบตัวต่อ คือ ระบบที่ซื้อตั๋วเพียง 1 ใบแต่สามารถเดินทางได้หลายรูปแบบนั้นมาประยุกต์ใช้กับรถตู้โดยสารประจำทางว่า ผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทางต้องการระบบตัวต่อ ซึ่งปัจจุบัน ประเทศไทยมีการนำระบบตัวต่อเข้ามาใช้บ้างแล้ว เช่น ตัวอย่างการเดินทางแบบรถต่อเรือในบางเส้นทาง

ตารางที่ 5.36 แสดงความคิดเห็นของผู้โดยสารในเรื่องระบบตัวต่อ

ความคิดเห็นในเรื่องระบบตัวต่อ	จำนวน (คน)	อัตราส่วนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม
ต้องการ	215	89.6
ไม่ต้องการ	24	10.4
รวม	240	100.0

ที่มา:จากแบบสอบถาม,พ.ศ.-ส.ศ.2545

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่ต้องการให้มีการนำระบบตัวต่อเข้ามาใช้กับรถตู้โดยสารประจำทาง โดยให้เหตุผลว่าสะดวก มีจำนวนถึง 215 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 89.6 และไม่ต้องการให้นำระบบตัวต่อเข้ามาใช้กับรถตู้โดยสารประจำทาง จำนวนถึง 24 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 10.4 โดยให้เหตุผลว่ารูปแบบการเดินทางไม่ค่อยแน่นอน เกรงว่าใช้ระบบตัวต่อแล้วจะไม่คุ้มกับค่าบริการ

ดังนั้น การนำระบบตัวต่อเข้ามาใช้กับรถตู้โดยสารประจำทางนั้นน่าจะเป็นอีกทางเลือกใหม่ที่ดี เพราะผู้โดยสารเกือบทั้งหมดต้องการ โดยการกำหนดอัตราค่าโดยสารควรจะทำกาหนดให้เหมาะสมเพื่อเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่คนจะหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น

บทที่ 6

ข้อเสนอแนะในการศึกษา

จากผลการศึกษาในครั้งนี้ พบว่า ทั้งหน่วยงานภาครัฐและกลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางจำเป็นต้องมีการปรับปรุงด้านต่าง ๆ ร่วมกัน เพื่อให้ระบบขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทางมีความเหมาะสมในการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากที่สุด ทั้งนี้ข้อเสนอแนะผู้ศึกษาจะทำการอ้างอิงมาจากผลการศึกษาที่ได้มาจากการสำรวจ, การออกแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์ผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง, กลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง และเจ้าหน้าที่ภาครัฐ สามารถสรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้

6.1 สรุปผลการศึกษา

6.1.1 รูปแบบการเดินทางผู้ตอบแบบสอบถาม

ทั้งนี้การทราบถึงรูปแบบการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถามนั้นจะทำให้การวางแผนระบบขนส่งเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพราะทำให้การวางแผนมีลักษณะสอดคล้องกับลักษณะการเดินทางในปัจจุบัน ดังนั้นในที่นี้ผู้ศึกษาจะสรุปถึงรูปแบบการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถามที่ได้จากการเก็บแบบสอบถาม ออกเป็นประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

6.1.1.1 รูปแบบการเดินทางพิจารณาตามจุดเริ่มต้น-จุดหมายปลายทางในการเดินทาง

สำหรับจุดเริ่มต้นในการเดินทางนั้น พบว่า ส่วนใหญ่แล้วผู้โดยสารมีการเดินทางมาจากเขตเมืองชั้นในตะวันออก, เขตต่อเมืองตะวันออก และเขตต่อเมืองนนทบุรี ตามลำดับ ส่วนจุดหมายปลายทางในการเดินทางนั้น พบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่เดินทางไปยังเขตเมืองชั้นในตะวันออก, เขตต่อเมืองตะวันออก และเขตเมืองชั้นในตะวันตก ตามลำดับ จากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าส่วนใหญ่แล้วผู้โดยสารมีจุดเริ่มต้นในการเดินทางอยู่ในบริเวณพื้นที่เมืองเช่นเดียวกับการจุดหมายปลายทางในการเดินทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นอกจากนี้ ผลการศึกษายังพบว่า มีรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารบางคนที่เดินทางจากบริเวณชานเมืองหนึ่งไปยังอีกชานเมืองหนึ่ง ในที่นี้ได้แก่ การเดินทางจาก จ.นนทบุรี ไปยัง จ.ปทุมธานี ซึ่งหากมีการออกแบบระบบให้มีการเชื่อมต่อระหว่างบริเวณปริมณฑลเป็นอย่างดีแล้ว จะช่วยลดปริมาณการเดินทางเข้าไปยังพื้นที่เมืองได้เป็นจำนวนมาก อันจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด

6.1.1.2 รูปแบบการเดินทางพิจารณาตามประเภทการขนส่ง

จากผลการศึกษาสะท้อนให้เห็นว่า ระหว่างที่ผู้โดยสารเดินทางจากบ้านมายังวินรถตู้โดยสารประจำทาง และระยะทางระหว่างที่ผู้โดยสารเดินทางจากวินรถตู้โดยสารประจำทางไปยังสถานที่ทำงาน/สถานศึกษา หรือจุดหมายปลายทางอื่น ๆ นั้น ยังต้องอาศัยระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นควบคู่ไปด้วย นอกจากนี้ ยังมีกลุ่มผู้โดยสารจำนวนมากที่มีการใช้ระบบขนส่งถึงสาธารณะประเภทอื่นนอกเหนือจากรถตู้โดยสารประจำทาง เช่น รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง, รถสองแถว เป็นต้น อีกทั้งผลการศึกษาในเรื่องจุดเริ่มต้นในการเดินทางและ Walking Distance ของรถตู้โดยสารประจำทางที่พบว่า ระยะทางจากบ้านมายังวินรถตู้โดยสารประจำทางส่วนใหญ่แล้วจะมีรัศมีเกิน 600 เมตร แสดงให้เห็นว่า จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการออกแบบการเชื่อมต่อประสานระหว่างระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งถึงสาธารณะ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ผู้โดยสารต่อไป

6.1.1.3 รูปแบบการเดินทางพิจารณาตามวัตถุประสงค์ในการเดินทาง

ผลการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่แล้วผู้โดยสารมีการเดินทางเพื่อไปทำงาน, ไปสถานศึกษา, เพื่อซื้อสินค้าและบริการ เรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย

6.1.1.4 รูปแบบการเดินทางพิจารณาตามช่วงเวลาในการเดินทาง

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีการเดินทางในช่วงเวลา 05.00 น. – 10.00 น. และ 16.01 น. – 20.00 น. ซึ่งถือเป็นช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน ส่วนช่วงเวลาอื่นนั้นพบว่าเกิดการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางน้อยมาก อันสะท้อนให้เห็นว่า นอกเวลาชั่วโมงเร่งด่วนนั้น ผู้โดยสารไม่มีความจำเป็นที่จะต้องไปถึงจุดหมายปลายทางในเวลาอันรวดเร็ว ผู้โดยสารจึงเลือกระบบขนส่งประเภทอื่นแทน โดยส่วนใหญ่จะเป็นระบบรถโดยสารประจำทาง อันเนื่องมาจากราคาที่ถูกกว่า (กรณีที่เป็นรถโดยสารประจำทางธรรมดา)

6.1.1.5 รูปแบบการเดินทางพิจารณาตามความถี่ในการใช้บริการ

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางทุกวัน ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการเดินทางที่ว่า ส่วนใหญ่แล้วผู้โดยสารจะมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางเพื่อไปทำงานเป็นหลัก

6.1.1.6 รูปแบบการเดินทางพิจารณาตามระยะเวลาและระยะทางในการเดินทาง

จากผลการศึกษา ในส่วนของระยะเวลาในการเดินทางนั้นได้มาจากการออกแบบสอบถามซึ่งผู้โดยสารจะเดินทางตั้งแต่ 45 นาที – 2 ชั่วโมง เป็นระยะเวลาเฉลี่ยเท่า 1 ชั่วโมง 15 นาที ส่วนระยะทางในการเดินทางที่ได้จากการวัดระยะทางตรงด้วยโปรแกรม ArcView พบว่า ระยะทางเฉลี่ยของวินรถตู้โดยสารประจำทางที่ทำการศึกษานั้นมีค่าประมาณ 4.2 กิโลเมตร

6.1.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

จากผลการศึกษาในเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางที่ผู้ศึกษาทำการกำหนดตัวแปรไว้ 7 ตัวแปรนั้น พบว่าเหตุผล 3 อันดับแรกที่ผู้โดยสารเลือก ได้แก่ ความรวดเร็วในการเดินทาง, ระบบรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ไม่แออัด-ความสบายในการเดินทาง และความสะดวกในการเข้าถึง ส่วนสาเหตุในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางและความน่าเชื่อถือของบริการนั้น พบว่า ไม่มีส่วนต่อการตัดสินใจใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ดังนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจะต้องทำการปรับปรุงทางด้านการให้ความคุ้มครองประกันภัยและสร้างความเชื่อมั่นในการให้บริการให้แก่ผู้โดยสาร

6.1.3 ความพึงพอใจของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากผลการศึกษาในเรื่องความพึงพอใจนั้น พบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่จะรู้สึกเฉย ๆ/ปานกลางกับเรื่องต่าง ๆ ยกเว้นเรื่องความครอบคลุมของเส้นทางในการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ส่วนในเรื่องช่วงเวลาในการให้บริการ, ความเย็นของเครื่องปรับอากาศ, ความชัดเจนของป้ายจอดรถ, ความสะอาดของสถานีรับ-ส่ง, ขนาดความกว้างของเบาะที่นั่ง, การให้การประกันภัยต่อผู้โดยสาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และการให้ข้อมูลในเรื่องตารางเวลาเดินทางนั้นผู้โดยสารเห็นว่ายังต้องทำการปรับปรุงให้ดีกว่าสภาพเดิมที่เป็นอยู่ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้คนหันมาใช้รถตู้โดยสารประจำทางกันมากขึ้น

นอกจากนี้ จากผลการศึกษา พบว่า ลักษณะที่ตั้งวิน (ในเมือง-ชานเมือง) มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับความพึงพอใจในเรื่องความครอบคลุมของเส้นทางในการให้บริการ, ช่วงเวลาในการให้บริการ, ความชัดเจนของป้ายรถ, การจัดเตรียมสถานีรับ-ส่ง, การให้ข้อมูลในเรื่องอัตราค่าโดยสาร, การให้ข้อมูลในเรื่องเส้นทางเดินทางปัจจุบันและการให้ข้อมูลในเรื่องตารางเวลาเดินทาง

ส่วนลักษณะการเป็นเจ้าของยานพาหนะและจำนวนยานพาหนะในครอบครองนั้น ในการศึกษครั้งนี้ พบว่า ลักษณะดังกล่าวไม่มีผลต่อความถี่ในการเข้าใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

6.1.4 ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวก

ผลการศึกษา พบว่า ผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทางจำนวนมากยังต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทางอีก ในที่นี้ผลการศึกษา พบว่า ผู้โดยสารต้องการโทรทัศน์, วิทยุ, หนังสือ, ผ้าห่ม แต่กึ่งกุด ผู้โดยสารเห็นว่าไม่จำเป็นต่อการเดินทางสำหรับรถตู้โดยสารประจำทาง

6.1.5 บทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในเรื่องโครงข่ายและเส้นทางในการให้บริการ

จากผลการศึกษาในเรื่องโครงข่ายและขอบเขตการให้บริการของรถตู้โดยสารประจำทางกับระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นนั้น ได้แก่ รถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้ามหานคร พบว่า ส่วนมากแล้วรถตู้โดยสารประจำทางจะมีการวิ่งรถทับเส้นทางรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้ามหานคร นอกจากนี้ยังมีบางช่วงที่รถตู้โดยสารประจำทางวิ่งในเส้นทางที่ขนานกับระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่น รายละเอียดดังที่กล่าวมาแล้วนั้น ทั้งหมดนี้สะท้อนให้เห็นว่าการที่รถตู้โดยสารประจำทางเป็นที่นิยมนั้นน่าจะมีสาเหตุมาจากปัจจัยด้านอื่น นอกเหนือเส้นทางในการให้บริการ โดยเมื่อพิจารณาควบคู่กับสาเหตุในการเลือกใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางจะเห็นได้ว่ามีความสอดคล้องกันเป็นอย่างมาก นั่นคือ ปัจจัยในเรื่องความรวดเร็วในการเดินทางถือเป็นสาเหตุที่สำคัญกว่าการกระจายของเส้นทางในการเดินทางรถตู้โดยสารประจำทางในปัจจุบัน

6.1.6 การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่ภาครัฐกำหนด

ในเรื่องการจัดเตรียมสถานที่เก็บ ช่อมแซม และบำรุงรักษารถตู้โดยสารประจำทาง ที่ได้จากการสุ่มตัวอย่างวินรถตู้โดยสารประจำทาง 1 วิน เพื่อทำการสำรวจเงื่อนไขดังกล่าวนั้น จากการสำรวจภาคสนาม พบว่า ทางผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางไม่มีการเก็บ ช่อมแซม หรือบำรุงรักษารถตู้ที่บริเวณดังกล่าว

จากผลการศึกษาทั้งหมด ทั้งในส่วนของแบบสอบถามและการวิเคราะห์โครงข่ายและขอบเขตการให้บริการด้วยโปรแกรมทางระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ได้แสดงให้เห็นว่า ระบบขนส่งกึ่งสาธารณะด้วยรถตู้โดยสารประจำทางนั้นสำคัญและจำเป็นต่อการเดินทางในปัจจุบันเป็นอย่างมาก ในแง่ของความสามารถในการเสริมระบบขนส่งมวลชน ดังนั้นทางภาครัฐควรให้การสนับสนุนกิจการรถตู้โดยสารประจำทาง ทั้งนี้สาเหตุที่รถตู้โดยสารประจำทางสามารถเป็นทางเลือกใหม่สำหรับการเดินทางในปัจจุบันเนื่องจากขนาดรถที่เล็ก ทำให้ต้นทุนในการดำเนินการต่ำ โดยหาระบบรถตู้โดยสารประจำทางเป็นที่นิยม อัตราการใช้รถยนต์ส่วนตัวก็จะลดลง อันจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดและลดปริมาณการบริโภคทรัพยากรน้ำมันเชื้อเพลิง

6.2 ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาในเรื่องความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ควบคู่กับการศึกษานโยบายและแผนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง ไม่ว่าจะเป็น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ.2545-2549), แผนพัฒนากรุงเทพมหานครฉบับที่ 6 (พ.ศ.2545-2549) พบว่า ทางภาครัฐไม่ได้มีการสนับสนุนในระบบขนส่งกึ่งสาธารณะ (Paratransit) โดยตรง แต่จากการสรุปผลการศึกษานั้น ทำให้ผู้ศึกษาสามารถชี้ชัดได้ว่าระบบรถตู้โดยสารประจำทางสามารถช่วยเสริมระบบขนส่งมวลชนได้จริง ดังนั้นทางภาครัฐควรให้การสนับสนุนในการดำเนินกิจการรถตู้โดยสารประจำทางต่อไป แต่เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากที่สุด ระบบขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทางยังต้องพัฒนาและปรับปรุงอย่างเป็นบูรณาการ นั่นคือ ทางภาครัฐและกลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางต้องทำงานร่วมกัน เพื่อเสนอแนะแนวทาง ตลอดจนนโยบายที่เหมาะสมต่อการดำเนินงานด้วยรถตู้โดยสารประจำทางให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

6.2.1 ข้อเสนอแนะให้หน่วยงานภาครัฐ

สำหรับการศึกษาค้นคว้านี้ ผู้ศึกษาพบว่าหน่วยงานภาครัฐควรพัฒนาและปรับปรุงในด้านต่าง ๆ เพื่อให้การขนส่งในรูปแบบ Paratransit เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในระบบการขนส่งให้มากที่สุด โดยให้พัฒนาในประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

6.2.1.1 สภาพรถตู้โดยสารประจำทาง

จากการสำรวจและการเก็บแบบสอบถามในเรื่องลักษณะรถตู้โดยสารประจำทางนั้น พบว่ายังจำเป็นต้องทำการปรับปรุงลักษณะบางประเด็น ดังนี้

- ปรับปรุงความเย็นของเครื่องปรับอากาศ
- ปรับขนาดความกว้างของเบาะที่นั่งให้กว้างขึ้น
- ควบคุมอายุและสภาพรถตู้โดยสารประจำทางอย่างเข้มงวด

6.2.1.2 ลักษณะทางกายภาพ

ส่วนการสำรวจลักษณะทางกายภาพบริเวณพื้นที่ศึกษานั้น พบว่า ไม่ว่าจะเป็นการจัดเตรียมที่นั่ง,สภาพป้ายบอกชื่อวินและราคานั้น เห็นว่ายังจำเป็นต้องทำการปรับปรุงสิ่งต่าง ๆ ดังนี้

- จัดทำป้ายจอดรถให้มีความชัดเจน พร้อมกำหนดรายละเอียดในเรื่องเส้นทางการเดินรถและอัตราค่าโดยสารอย่างละเอียด และควรให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน
- มีการดูแลรักษาความสะอาดของสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร
- ปรับปรุงพัฒนาสถานีขนส่ง และจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน เพื่อเพิ่มศักยภาพของสถานีขนส่ง และเพื่อให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ

6.2.1.3 ลักษณะการดำเนินงาน

เนื่องจากการดำเนินงานรถตู้โดยสารประจำทางเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน และสัมพันธ์กับความพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ดังนั้นสมควรอย่างยิ่งที่ต้องปรับปรุงลักษณะการดำเนินงานให้ทันกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

- ขยายช่วงเวลาการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางออกไป
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้ในเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- บังคับให้ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางจัดทำประกันภัยคุ้มครองผู้โดยสารที่สูงกว่าประกันภัยประเภท 3
- ควรมีการประชาสัมพันธ์ในเรื่องข้อมูลเส้นทางและตารางเวลาเดินรถทั้งหมดที่เดินรถบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยอาจประกาศออกทางโทรทัศน์บนรถตู้โดยสารประจำทาง (เหมือนกับรถโดยสารปรับอากาศพิเศษ)
- เพื่อสร้างความมั่นใจในการให้บริการ ควรมีองค์กรกลางที่ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการดำเนินงานตลอดจนการเจรจาเพื่ออ้างสิทธิของผู้โดยสาร
- บังคับให้มีการติดรายละเอียดในสิทธิของผู้โดยสารว่าพึงจะได้รับสิทธิอะไรบ้างในระหว่างการเดินทาง โดยอาจทำเป็นลักษณะแผ่นป้ายติดไว้บริเวณประตูรถ
- ให้ความช่วยเหลือทางด้านเงินทุนแก่กลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง เช่น จัดตั้งกองทุน
- ยกเว้นหรือลดอัตราภาษีเก็บดอกเบี้ยแก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสาร
- มีการประสานงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ลดความเหลื่อมล้ำของการให้บริการ เช่น เส้นทาง ตารางเวลาเดินรถ เป็นต้น
- จัดกลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางและผู้โดยสารให้เหมาะสมกับกิจกรรมและสอดคล้องกับตลาด
- เน้นการมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐและกลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางในขั้นตอนการตัดสินใจเพื่อพัฒนาระบบขนส่ง เช่น โครงการประเมินคุณภาพการจัดการกิจการเดินรถตู้โดยสารประจำทาง, การพัฒนาคุณภาพพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง
- อบรมและให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางให้ตระหนักถึงหน้าที่, ความรับผิดชอบ และให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด
- ปรับปรุงการดูแลรักษาและการฝึกอบรมการปฏิบัติงาน และการปรับปรุงกฎเกณฑ์ในการทำงาน
- ให้สิทธิในเรื่องการจอดรถตู้โดยสารประจำทางตามป้ายเทียบท่ารถตู้โดยสารประจำทาง
- ควบคุมลักษณะการจอดรถรถตู้โดยสารให้เป็นระเบียบ
- ปรับปรุงคุณภาพของบริการให้กระจายอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม โดยอาจอาศัยการมีส่วนร่วมจากประชาชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามเผยแพร่ต่อสาธารณะ และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.2.1.4 ปัจจัยทางด้านการวางแผนและอื่น ๆ

จากการทบทวนนโยบายที่เกี่ยวข้องคู่กับการพิจารณาในเรื่องการใช้ที่ดินนั้น พบว่าการดำเนินงานรุดูโดยสารประจำทางยังจำเป็นต้องทำการปรับปรุงในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- ควรทำการกำหนดแผนการใช้ที่ดินให้เหมาะสม เพื่อช่วยลดปริมาณการเดินทางที่ไม่จำเป็น เช่น มาตรการการห้ามก่อสร้างอาคารสูง, การย้ายอาคารสำนักงาน และการก่อสร้างสถานีสขนส่งสินค้าในเขตชานเมือง
- ในระยะยาว ควรพัฒนาระบบโครงข่ายการขนส่ง ด้วยระบบรถไฟฟ้าบนดิน และได้ดินในบริเวณเขตเมือง และระบบรถไฟฟ้าในเมืองในบริเวณย่านชุมชนหมู่บ้าน
- เน้นการปรับปรุงระบบการเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชนประเภทต่าง ๆ ตลอดจนส่งเสริมให้มีระบบคมนาคมเชื่อมระหว่างศูนย์กลางชานเมืองโดยรอบ เพื่อลดเวลาและปริมาณการเดินทางเข้าสู่พื้นที่เมือง

6.2.2 ข้อเสนอแนะให้กลุ่มผู้ประกอบการรุดูโดยสารประจำทาง

จากการที่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่มักขาดความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการ เป็นผลให้ไม่สามารถควบคุม กำกับ ดูแลการจัดการเดินรถให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ได้และผู้ประกอบการขนส่งมักมุ่งเน้นการเก็บผลประโยชน์จากการเข้าร่วม ดังนั้น ควรที่จะทำการแก้ไข ดังนี้

- ควรมีการจัดตั้งหน่วยงานพิเศษ เพื่อควบคุมด้านมารยาทในการขับขี่ เช่น ห้ามขับรถเลนขวา หรือบนไหล่ทาง ห้ามบีบแตรโดยไม่จำเป็น เป็นต้น
- ควรมีการจัดฝึกอบรมมารยาทพนักงานอย่างต่อเนื่อง
- พนักงานขับรถโดยสารควรมีจิตสำนึกในการให้บริการประชาชน
- จัดสิ่งอำนวยความสะดวกในรถเพิ่มเติม คือ ภายในรถให้มีโทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ นิตยสาร ฯลฯ ไว้ให้แก่ผู้โดยสาร

6.3 เส้นทางที่ผู้โดยสารต้องการให้ขยาย

จากผลการวิเคราะห์ในบทที่ 5 ในเรื่องพื้นที่เส้นทางที่ต้องการขยายนั้น ควรมีการสำรวจเพิ่มเติมอีกครั้ง เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้กำหนดกลุ่มตัวอย่างน้อย อันเนื่องมาจากข้อจำกัดในเรื่องไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระยะเวลาและงบประมาณ โดยจากแผนที่ 5.18 แสดงให้เห็นว่าวินรถตู้โดยสารประจำทางบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมินั้นส่วนใหญ่ให้บริการทางด้านทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร

ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ พบว่า ประชาชนทั่วไปสามารถยื่นคำขอขยายเส้นทางการเดินรถเพิ่มเติมได้ที่สำนักงานเขตราชเทวี กรุงเทพฯ โดยหากมีคนลงชื่อครบ 50 คน ทางสำนักงานเขตจะยื่นเรื่องต่อไปยังองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ เพื่อพิจารณาเปิดเส้นทางและเปิดสัมปทานให้แก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางต่อไป ทั้งนี้เส้นทางที่ขยายเพิ่มนั้นจะต้องวิ่งไม่ทับกับเส้นทางเดิม เพื่อป้องกันปัญหาการแย่งผู้โดยสาร

6.4 งานวิจัยที่ควรทำการศึกษาเพิ่มเติม

โดยการศึกษาครั้งนี้ควรที่จะมีการศึกษาเพิ่มเติมในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- 1) ศึกษาบทบาทของระบบขนส่ง Paratransit ประเภทอื่น ๆ นอกเหนือจากรถตู้โดยสารประจำทาง ในฐานะที่เป็นระบบขนส่งในเมืองแบบผสมผสาน
- 2) ศึกษาผลกระทบของทุนและการให้ความช่วยเหลือจากทางภาครัฐ ที่มีต่อการปฏิบัติงานเพื่อพัฒนาระบบ Paratransit
- 3) ศึกษาประเด็นในการปฏิบัติงานสำหรับระบบ Paratransit ในแง่ความสามารถในการดำเนินงาน, ยานพาหนะ และการจัดการ
- 4) ศึกษาตัวแปรที่สามารถลดต้นทุนในการปฏิบัติงานของระบบขนส่งถึงสาธารณะ (Paratransit) และเพิ่มความสามารถอันประกอบด้วย การออกแบบ, การปรับปรุงเพื่อประสิทธิภาพของยานพาหนะ และมาตรฐานของรถ
- 5) เปรียบเทียบความพึงพอใจต่อประเภทการขนส่งส่วนบุคคล การขนส่งถึงสาธารณะ (Paratransit) และการขนส่งมวลชน
- 6) ศึกษาแนวโน้มความเป็นไปได้ในการประยุกต์คอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ในการจัดการตารางเวลาเดินรถ

บรรณานุกรม

ชนิษฐา วิเศษสาร และดาวมณี รัชมีเจริญ,มนุษย์สัมพันธ์และจิตวิทยาสังคม,กรุงเทพฯ :สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง,2539.

โครงการปรับแผนแม่บทเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล , รายงานผลการศึกษาระดับสมบูรณ์,สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ,2539.

ชรีณี เดชจินดา, "ความพึงพอใจของผู้ประกอบการต่อศูนย์บริการกำจัดกากอุตสาหกรรม แขวงสามด้า เขตบางขุนเทียน จังหวัดกรุงเทพมหานคร,"วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาสังคมศาสตร์(สิ่งแวดล้อม)บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล,2535.

เฉลิมศรี ดวงชาตม, "การศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง : ศึกษาเฉพาะกรณีรถด่วนของบริษัทโกสมขนสง จำกัด" ,วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหาสารคาม,2543.

ธนพล มณีรัตน์, "ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจในการให้บริการของรถโดยสารปรับอากาศ ไมโครบัส,"วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง,2542.

นันทชัย ปัญญาสุรฤทธิ์, "ความพึงพอใจของผู้ประกันตนที่มีต่อบริการทางการแพทย์ในโรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา",วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาพัฒนาสังคม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์,2541.

นริสา พิษยวรุฒนะ, "การศึกษาผลกระทบจากโครงการทางด่วนขั้นที่ 4 ด้านการจราจรในชุมชนเมืองพระประแดง",วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2539.

ประชด ไกรเนตร และบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, การขนส่งเบื้องต้น,2535.

พันชิด ปิณฑะดิษ, "การศึกษาคุณภาพการให้บริการเรือโดยสารคลองลาดพร้าว,"(วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์,2542.

ธีระเดช รุ่งมงคล, การขนส่งเบื้องต้น (Principle of Transportation),2530.

ผลการสำรวจประชามติเกี่ยวกับข้อเสนอการเปลี่ยนระบบเดินรถในเขตกรุงเทพมหานคร, รายงานฉบับสมบูรณ์,สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์,2537.

รายงานการสำรวจการประกอบการขนส่งโดยสารประจำทาง (ประเภทรถร่วม),สำนักงานสถิติแห่งชาติ
สำนักนายกรัฐมนตรี้,2533.

วิโรจน์ ฐิโงการ,แบบจำลองการเลือกประเภทการขนส่ง เอกสารประกอบการเรียน 203577, ภาควิชา
วิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ,2536.

สมบัติ ธรรมสอน,วิทยานิพนธ์เรื่องการศึกษาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองนครสวรรค์,บัณฑิต
วิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์,2542.

เสน่ห์ ญาณสาร,ภูมิศาสตร์เมือง,ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่,2539.

สุพัฒน์ อัมระนันท์,"ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถยนต์รับจ้าง(TAXI-METER)",วิทยานิพนธ์
ปริญญามหาบัณฑิต สาขาการจัดการบริหารองค์การ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกริก,2540.

สุพัฒน์ อัมระนันท์, "ความพึงพอใจของผู้โดยสารไทยและผู้โดยสารต่างชาติต่อการให้บริการของ
สายการบิน:กรณีศึกษาเฉพาะกรณีเส้นทางข้ามทวีป",วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต
สาขานโยบายและการวางแผนสังคม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกริก,2540.

สุพร อยู่สถิตย์,"ความพึงพอใจของผู้โดยสารที่อยู่นอกพื้นที่ริมคลองแสนแสบต่อการให้บริการเดินเรือ",
วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาการจัดการพัฒนาสังคม บัณฑิตวิทยาลัย สถาบัน
บัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์,2539.

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก,การขนส่งสาธารณะในเมือง, กรุงเทพฯ,2542.

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก,นโยบายและการวางแผนการขนส่งเขตเมือง ,
กรุงเทพฯ,2542.

องค์การรถไฟฟ้ามหานคร,รายงานประจำปี, 2540.

อรรธรณ ม่วงไหม,"การขยายตัวเมืองกรุงเทพมหานคร กับความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อระบบ
รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน : ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
(รถไฟฟ้า บีทีเอส),"วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล,2539.

Agad V.B. ,Paratransit : Taxis and "Tuk-Tuks" in Bangkok ,AIT Thesis,1990.

Allan Jacobs,Great Streets,1993.

Altshuler A.,"The Federal Government and Paratransit",TRB Special Report 164 ,
Washington, 1976.

Barry J. Simpson, Urban Public Transport Today ,London: E& FN Spon, 1994.

C.D.Harris and E.L. Ullman, "The nature of Cities." Annals of the Americal Academy

เอกสารนี้เป็นเอกสาร of Political and Social Science 242,1945. ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ D.T. Herbert and C.J. Thomas, Urban Geography : A First Approach,1982.ที่มีการนำไปใช้

- E.Horwood and R. Boyce,Study of the Central Business District and Urban Freeway Development,1959.
- George E.Gray,"Perceptions of public transportation" in Public Transportation Planning : Operation and Management ,1979.
- Kirby R., Bhatt K., Kemp M., McGillivray R.,Wohl M. (1975 a),Paratransit – Neglected Options for Urban Mobility,The Urban Institute,Washington,D.C.,p.9.
- K.W. Healthington (Chairman),National Highway Traffic Safety Administration
Christine Johnson,1979.
- Levita T. Blorechia,A study of the Paratransit System in Vutuan City,Philippines,AIT Thesis,1996.
- Milton L. Blum and James C. Naylor,Industrial Psychology: ITS Theoretical and Social Foundations,1968.
- OECD (1975) , "Transports semi – collectifs ; Resume et conclusions", Conference OCDE Better Towns with Less Traffic", Paris 14 th – 16 th April,1979.
- Paratransit : 1979 Proceedings of a Workshop, Special Report 186, Transportation Research Board,1979.
- Paratransit , Report of the Fourtieth Round Table on Transport Economics,1978.
- Ph.H.BOVY and V. Krayenbuhl, Paratransit,Report of the 14 th Round Table on Transport Economics,1978.
- Roos D. Alschuler D.,"Paratransit - Existing Issues and Future Directions",Transportation, Amsterdam,December,1975.
- Slan Q'Sullivan and John Morrall,Walking Distances to and from Light-Rail Transit Stations,1993.
- Susan Hanson,The Geography of Urban Transportation ,2nd edition ,1975.
- T.A. Hartshorn,Interpreting the City:An Urban Geography,New York:Wiley,1980.
- Tungkavachiranon K. ,Public Transportation System in Chiang Mai ,AIT Thesis,1994.
- Vukan R. Vuchic, "Comparative analysis and selection of transit modes" in Public Transportation Planning: Operation and Management ,Prentice-Hall,1979.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายละเอียดการบรรจุรถโดยสารปรับอากาศ
หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง
ข้อมูล ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2544

ลำดับที่	สายที่	ชื่อเส้นทาง	เงื่อนไข จำนวนรถ	จำนวนรถที่บรรจุ ในบัญชี ขส.บ.11	ค่าโดยสาร (บาท)
1	*ต.1	ห้างฯ พาดำปิ่นเกล้า - มหาวิทยาลัยมหิดล (ศาลายา)	60 - 104	100	15
2	*ต.2	ห้างฯ พาดำปิ่นเกล้า - หมู่บ้านร่วมเกิด	20 - 50	33	15
3	*ต.3	ห้างฯ พาดำปิ่นเกล้า - หมู่บ้านสินสมบุรณ์	20 - 54	54	15
4	*ต.4	เชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า - หมู่บ้านหรรษา	30 - 72	72	15
5	*ต.5	เชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า - หมู่บ้านเศรษฐกิจ	20 - 38	20	15
6	*ต.6	ห้างฯ พิวเจอร์ปาร์คบางแค - การเคหะชุมชนธนบุรี	30 - 65	41	10
7	*ต.7	ทำนาคดินแดง - การเคหะชุมชนธนบุรี	10 - 24	10	14
8	+ต.8	เชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า - อ. บางบัวทอง	100 - 331	325	15
		- ช่วงสนามหลวง - อ. บางใหญ่	20 - 36	-	19
		- ช่วงห้างฯเมอริทิงส์(ปิ่นเกล้า) - หมู่บ้านพญา 3	40 - 72	30	19
		- ช่วงเชิงสะพานฯพระปิ่นเกล้า - หมู่บ้านรัตนนิเบศร์	10 - 24	4	17
9	*ต.9	ภัตราคารเสริมมิตร - หมู่บ้านบัวทอง	30 - 75	51	15
10	*ต.10	สถานีขนส่งผู้โดยสารสายเหนือ (หมอชิต2) - ปากเกร็ด	60 - 106	100	18
11	*ต.11	เดอะมอลล์งามวงศ์วาน - ปากเกร็ด	40 - 76	71	10
12	+ต.12	เซ็นทรัลลาดพร้าว - ทำนาคธนบุรี	40 - 76	57	12
		- ช่วงสวนจตุจักร - ถ.วงศ์สว่าง - ทำนาคธนบุรี	30 - 56	4	12
13	+ต.13	สะพานใหม่ - เดอะมอลล์งามวงศ์วาน	30 - 58	19	10
14	*ต.14	ห้างฯแพชั่นไอร์แลนด์ - ม.เกษตรศาสตร์	10 - 36	22	12
15	*ต.15	มีนบุรี - ม.เกษตรศาสตร์	60 - 166	93	15
		- ช่วงมีนบุรี - บางบัวทอง	40 - 72	53	30
		- ช่วงมีนบุรี - แคลาย	30 - 48	26	17
16	*ต.16	มีนบุรี - สถานีสายเหนือ (หมอชิต 2)	40 - 65	65	22
17	*ต.17	มีนบุรี - คูขวาง - หองจอก	20 - 41	29	10
18	*ต.18	มีนบุรี - คูขวาง - หองจอก	40 - 65	34	10
19	+ต.19	รามอินทรา กม.8 - อิมพลีเรียลลาดพร้าว	3 - 7	1	11
		- ช่วงรามอินทรา - ประตูน้า	10 - 28	-	18
20	*ต.20	มีนบุรี - วัดลำด้อยตึง	10 - 30	16	17

ลำดับที่	สายที่	ชื่อเส้นทาง	เงื่อนไข จำนวนรถ	จำนวนรถที่บรรจุ ในบัญชี ขส.บ.11	ค่าโดยสาร (บาท)
21	+ต.21	มีนบุรี - นนทบุรี - ช่วง ม.รามคำแหง - นนทบุรี	20 - 55 20 - 42	30 10	10 26
22	*ต.22	มีนบุรี - ปากเกร็ด	100 - 146	130	20
23	+ต.23	มีนบุรี - ลาดพร้าว	60 - 94	45	15
24	+ต.24	มีนบุรี - บางพลี	10 - 35	5	15
25	*ต.25	มีนบุรี - เคหะชุมชนร่มเกล้า	20 - 43	35	8
26	*ต.26	ถนนพระราม 9 (แยกอสมท.) - ปากเกร็ด (ทางด่วน) - ช่วงห้างฯบางลำภู(งามวงศ์วาน) - อโศก (ทางด่วน)	10 - 25 20 - 42	16 38	25 19
27	*ต.27	มาบุญครอง - ปากเกร็ด (ทางด่วน)	3 - 18	10	30
28	*ต.28	สีลม - ห้างสรรพสินค้าบางลำภูงามวงศ์วาน (ทางด่วน)	10 - 33	30	20
29	*ต.29	ลุมพินี - บางปะแก้ว (ทางด่วน)	30 - 54	44	14
30	+ต.30	สถานีขนส่งฯกรุงเทพฯ(จตุจักร) - บางนา (ทางด่วน) - ช่วงสถานีขนส่งฯกรุงเทพฯ(จตุจักร) - บางนา(ทางด่วน) (กำแพงเพชร 2)	60 - 100 80 - 144	56 -	26 23
31	*ต.31	สถานีขนส่งฯสายใต้ใหม่ - บางนา (ทางด่วน)	60 - 98	70	29
32	*ต.32	รามอินทรา (ซอยวัดนวลจันทร์) - สีลม (ทางด่วน) - ช่วงรามอินทรา 40 - ประตูนํ้า (ทางด่วน)	40 - 70 10 - 34	60 13	30 22
33	ต.33	ห้างฯ พิวเจอร์ปาร์คบางแค - ม.มหิดล (ศาลายา)	8 - 12	-	15
34	+ต.34	คลองสาน - หมู่บ้านหรรษา	60 - 87	37	18
35	+ต.35	สนามหลวง - ท่าน้ำพระประแดง	6 - 13	5	15
36	+ต.36	วงเวียนใหญ่ - ทุ่งครุ	8 - 23	4	16
37	+ต.37	สวนจตุจักร - อ.บางบัวทอง - ช่วงห้างฯเซ็นทรัล (ลาดพร้าว) - หมู่บ้านรัตนาศรี - ช่วงสถานีขนส่งฯกรุงเทพฯ(จตุจักร) - หมู่บ้านรัตนาศรี	60 - 102 10 - 24 20 - 34	60 - -	20 18 18
38	*ต.38	ห้างฯเดอะมอลล์งามวงศ์วาน - หมู่บ้านบัวทอง 4	10 - 22	22	20
39	*ต.39	มีนบุรี - รังสิต	100 - 164	163	20
40	*ต.40	ม.เกษตรศาสตร์ - ห้างสรรพสินค้าจอมจิตต์	40 - 75	44	15
41	*ต.41	สถาบันราชภัฏจันทรเกษม - ห้างฯเดอะมอลล์บางกะปิ	60 - 91	73	10
42	*ต.42	ซอยรามคำแหง 43/1 - ตลาดสะพานใหม่	20 - 41	39	17
43	*ต.43	ม.รามคำแหง - ห้างสรรพสินค้า เดอะมอลล์งามวงศ์วาน	30 - 51	39	17
44	*ต.44	ห้างฯเซ็นทรัลหัวหมาก - ห้างฯ เซ็นทรัลลาดพร้าว	20 - 35	17	12

ลำดับที่	สายที่	ชื่อเส้นทาง	เงื่อนไข จำนวนรถ	จำนวนรถที่บรรจุ ในบัญชี ขส.บ.11	ค่าโดยสาร (บาท)
45	ต.45	ม.หอการค้า - ห้างฯ เวลโกรามคำแหง	18 - 32	-	11
46	*ต.46	ห้างฯเซ็นทรัลลาดพร้าว - สะพานพระราม 7	20 - 31	26	10
47	+ต.47	สถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต2) - สถานีขนส่งสายใต้	40 - 83	36	17
48	+ต.48	ม.รามคำแหง - วิทยาเขตรามคำแหง	30 - 60	23	18
		- ช่วงห้างฯซีคอนสแควร์ - วิทยาเขตรามคำแหง	20 - 38	38	8
		- ช่วงสุขุมวิท 103 - ประเวศ	20 - 46	21	11
49	+ต.49	ม.รามคำแหง - ห้างฯซีคอนสแควร์	30 - 66	22	11
50	+ต.50	ห้างฯซีคอนสแควร์ - สถาบันฯ เจ้าคุณทหารลาดกระบัง	10 - 21	21	19
		- ช่วงบางกะปิ - ลาดกระบัง	10 - 32	-	15
		- ช่วงแบริ่ง - แบริ่ง	30 - 49	-	17
51	*ต.51	ห้างฯ ซีคอนสแควร์ - ปากน้ำ	40 - 69	69	13
52	*ต.52	บางกะปิ - บางนา	20 - 40	38	14
53	*ต.53	บางนา - การเคหะบางพลี	80 - 130	117	20
54	*ต.54	ห้างฯแฟชั่นไอส์แลนด์ - สถาบันฯเจ้าคุณทหารลาดกระบัง	10 - 34	26	20
55	*ต.55	วัดพระศรีมหาธาตุ - มหาวิทยาลัยมหานคร	20 - 38	38	20
56	*ต.56	บางกะปิ - เคหะชุมชนร่มเกล้า	30 - 46	40	11
57	+ต.57	ห้างฯน้อมจิตต์ - ม.มหานคร	100 - 210	66	15
58	+ต.58	สถานีกรุงเทพ(จตุจักร) - การเคหะบางพลี(ทางด่วน)	40 - 80	69	43
		- ช่วงสถานีกรุงเทพ(จตุจักร) - การเคหะบางพลี (ทางด่วน ถ.กำแพงเพชร 2)	20 - 44	-	43
59	+ต.59	สถานีสายเหนือ (หมอชิต2) - ปากน้ำ (ทางด่วน)	70 - 112	65	34
60	*ต.60	สถานีสายเหนือ(หมอชิต 2) - ลำไย (ทางด่วน)	30 - 42	33	28
61	*ต.61	ห้างฯ เซ็นทรัลลาดพร้าว - บางนา (ทางด่วน)	80 - 133	95	20
62	+ต.62	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ลำไย (ทางด่วน)	30 - 47	24	28
63	*ต.63	รังสิต - ซอยลาซาล (ทางด่วน)	30 - 54	54	38
64	*ต.64	อนุสาวรีย์ชัยฯ - ปากเกร็ด (ทางด่วน)	40 - 74	67	20
65	*ต.65	มาบุญครอง - ห้างฯบางลำภูงามวงศ์วาน (ทางด่วน)	20 - 42	25	22
66	ต.66	สีลม - เตาปูน (ทางด่วน)	6 - 11	-	18
67	*ต.67	สีลม - บางนา (ทางด่วน)	20 - 35	34	19
68	+ต.68	หัวลำโพง - ลำไย (ทางด่วน)	10 - 22	21	20
		- ช่วงคลองเตย - ลำไย (ทางด่วน)	20 - 42	23	17

ลำดับที่	สายที่	ชื่อเส้นทาง	เงื่อนไข จำนวนรถ	จำนวนรถที่บรรจุ ในบัญชี ขส.บ.11	ค่าโดยสาร (บาท)
68	#NAME?	- ช่วงหัวลำโพง - วิทยาเขตรามคำแหง(ทางด่วน) - ช่วงราชเทวี - ลำโพง (ทางด่วน)	20 - 44 10 - 31	14 4	26 19
69	*ต.69	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - ถนนพระราม 3(ทางด่วน)	5 - 17	17	18
70	*ต.70	อนุสาวรีย์ชัยฯ - ซอยรามคำแหง 22 (ทางด่วน)	10 - 21	10	16
71	*ต.71	ประตูน้ำ - วัดสน (ทางด่วน) - ช่วงอนุสาวรีย์ชัยฯ - เคหะธนบุรี (ทางด่วน)	10 - 23 20 - 36	22 21	23 24
72	*ต.72	ท่าน้ำสี่พระยา - ม.อัสสัมชัญ (เอแบค) (ทางด่วน)	9 - 21	17	20
73	+ต.73	คลองเตย - ตลาดโพธิ์ทอง (ทางด่วน) - ช่วงกรมศุลกากร (คลองเตย) - เคหะธนบุรี (ทางด่วน)	5 - 11 20 - 34	3 -	18 23
74	*ต.74	สีลม - ถนนราชมรรคา - ถนนสุขุมวิท - ซอยนวลจันทร์(ทางด่วน)	10 - 18	18	32
75	*ต.75	สีลม - ซอยลาดพร้าว 84 (ทางด่วน)	10 - 18	11	25
76	*ต.76	ห้างฯพาดำปิ่นเกล้า - หมู่บ้านบัวทอง	50 - 101	60	15
77	+ต.77	ห้างฯเดอะมอลล์บางแค - หมู่บ้านบัวทอง - ช่วงบางแค - หมู่บ้านรัตนานิเบศร์	30 - 65 10 - 24	63 -	15 22
78	*ต.78	ตลาดพงษ์เพชร - หมู่บ้านบัวทอง	100 - 261	239	15
79	*ต.79	ม.เกษตรศาสตร์ - ท่าถนนนทบุรี	15 - 36	32	10
80	*ต.80	ม.รามคำแหง - ท่าถนนนทบุรี - ช่วง ม. รามคำแหง - แยกลาดพร้าว - ท่าถนนนทบุรี	40 - 82 20 - 42	42 39	20 19
81	+ต.81	อ.ส.ม.ท. - ตลาดสะพานใหม่	40 - 66	26	15
82	+ต.82	อนุสาวรีย์ชัยฯ - ตลาดสะพานใหม่	80 - 112	23	20
83	*ต.83	อนุสาวรีย์ชัยฯ - ห้างฯฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต	100 - 187	187	20
84	+ต.84	อนุสาวรีย์ชัยฯ รังสิต (คลอง 1) - ช่วงจุดจักร - รังสิต - ช่วงอนุสาวรีย์ชัยฯ - ห้างฯฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต	60 - 106 20 - 30 10 - 26	93 26 6	26 18 20
85	*ต.85	อนุสาวรีย์ชัยฯ - ม. ธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)	40 - 63	63	30
86	*ต.86	อนุสาวรีย์ชัยฯ - หมู่บ้านเมืองทอง (ทางด่วน)	40 - 62	47	20
87	+ต.87	อนุสาวรีย์ชัยฯ - วัดบางคูวัด (ทางด่วน)	50 - 84	16	20
88	*ต.88	อนุสาวรีย์ชัยฯ - อำเภอบางบัวทอง (ทางด่วน) - ช่วงอนุสาวรีย์ชัยฯ - ถ.ติวานนท์-ท่าถนนนทบุรี(ทางด่วน)	2 - 6 40 - 70	5 32	30 17
89	*ต.89	เพลินจิต - ห้างฯบางลำภูงามวงศ์วาน (ทางด่วน)	20 - 48	37	19
90	+ต.90	คลองเตย - กรมศุลกากร - ตลาดโพธิ์ทอง (ทางด่วน)	20 - 43	15	19

ลำดับที่	สายที่	ชื่อเส้นทาง	เงื่อนไข จำนวนรถ	จำนวนรถที่บรรจุ ในบัญชี ขส.บ.11	ค่าโดยสาร (บาท)
91	+ต.91	อนุสาวรีย์ชัยฯ - ถ. ประดิษฐ์มุนีธรรม - มินบุรี	31 - 37	18	23
92	+ต.92	อนุสาวรีย์ชัยฯ - ถ.พระราม 9 - มินบุรี	50 - 60	26	21
93	+ต.93	อนุสาวรีย์ชัยฯ - มินบุรี (ทางด่วน)	38 - 46	29	27
94	*ต.94	ม.รามคำแหง - ถ. ลาดพร้าว - รังสิต	79 - 95	95	25
95	*ต.95	ม.รามคำแหง - ถ. รามอินทรา - รังสิต	86 - 103	95	29
96	ค.96	ห้างเวสต์เทรคเซ็นเตอร์ - รังสิต	35 - 42	42	29
97	*ต.97	ม.รามคำแหง - ปากเกร็ด	35 - 42	42	24
98	*ต.98	ม.รามคำแหง - ดอนเมือง	60 - 72	64	22
99	ต.99	สนามหลวง - บางเขน	30 - 36	-	14
100	+ต.100	ประตูน้ำ - ม.รามคำแหง	34 - 41	1	10
101	+ต.101	สถานีขนส่งฯ(จตุจักร) - ทำน้ำพระประแดง (ทางด่วน)	28 - 34	10	21
102	ต.102	สนามหลวง - ทำน้ำปากเกร็ด (ทางด่วน)	34 - 41	-	25
103	+ต.103	ม. เซนต์จอห์น - วัดสน (กม.9) (ทางด่วน)	46 - 55	17	20
104	+ต.104	อนุสาวรีย์ชัยฯ - บางปะกอก (ทางด่วน)	58 - 70	9	19
105	ต.105	สีลม - ปากซอยเวรดี (ทางด่วน)	21 - 25	-	19
106	ต.106	ตลาดบางปะแก้ว-ทำน้ำพระสมุทรเจดีย์	48-58	-	24
107	ต.107	สถานีขนส่งฯ(จตุจักร)-ตลาดคู่สร้าง(ทางด่วน)	25-30	-	17
108	+ต.108	พระโขนง - มินบุรี	25 - 30	5	15
109	+ต.109	ประตูน้ำ - ประเวศ	27 - 32	2	21
110	+ต.110	จตุจักร - ประเวศ	17 - 32	9	20
111	+ต.111	สถานีขนส่งฯ(จตุจักร) - หมู่บ้านพูนสินธานี	50 - 60	14	14
112	+ต.112	สวนจตุจักร - ทำน้ำนนทบุรี	53 - 64	13	19
113	+ต.113	อำเภอถนนนทบุรี - ห้างฯฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต	20 - 24	8	15
114	*ต.114	ห้างฯ เดอะมอลล์งามวงศ์วาน - ห้างฯฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต	22 - 26	26	15
115	+ต.115	ม.รามคำแหง - การเคหะบางพลีฯ(ทางด่วน)	26 - 31	9	25
116	*ต.116	โรงพยาบาลวชิระ - สะพานใหม่	38 - 46	43	14
117	+ต.117	ม.รามคำแหง - ลำลูกกา	45 - 54	49	22
		รวม	4,716-8,427	5,339	

หมายเหตุ สาย ต.107 ยังไม่ได้ขอใบอนุญาต เส้นทางท้องคึกการฯ ยังไม่บรรจุรถจำนวน 6 เส้นทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ * เส้นทางท้องคึกการฯ บรรจุครบตามเงื่อนไขจำนวน 63 เส้นทาง ระเบียบด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้ง * เส้นทางท้องคึกการฯ บรรจุไม่ครบตามเงื่อนไขจำนวน 54 เส้นทาง ที่มีการนำไปใช้

เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง
หมวด 1 ลายที่ ต.83 ชื่อเส้นทาง อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - ห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต
เจียดเส้นทาง

จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ไป ห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต เริ่มต้นจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
ไปตามถนนราชวิถี ถนนดินแดง แยกซ้ายไปตามถนนวิภาวดีรังสิต ไปตามถนนอุดรภิรมย์ (ทางยกระดับ
ดอนเมือง-โทลเวย์) ที่หน้ามหาวิทยาลัยหอการค้า ลงที่ดอนเมือง ไปตามถนนวิภาวดีรังสิต ถนนพหลโยธิน
จนสุดเส้นทางที่ห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต

จากห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต ไป อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เริ่มต้นจากห้างสรรพสินค้า
ฟิวเจอร์ปาร์ครังสิต ไปตามถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต แล้วไปตามเส้นทางเดิม จนสุดเส้นทางที่
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

แผนที่สังเขป

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เมื่อคราวประชุม
ครั้งที่ 5/2542 วันที่ 9 มีนาคม 2542

นางสาวลิษา ชเนรัตน์
(นางสาวลิษา ชเนรัตน์)

ประธานคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง
9 มีนาคม 2542

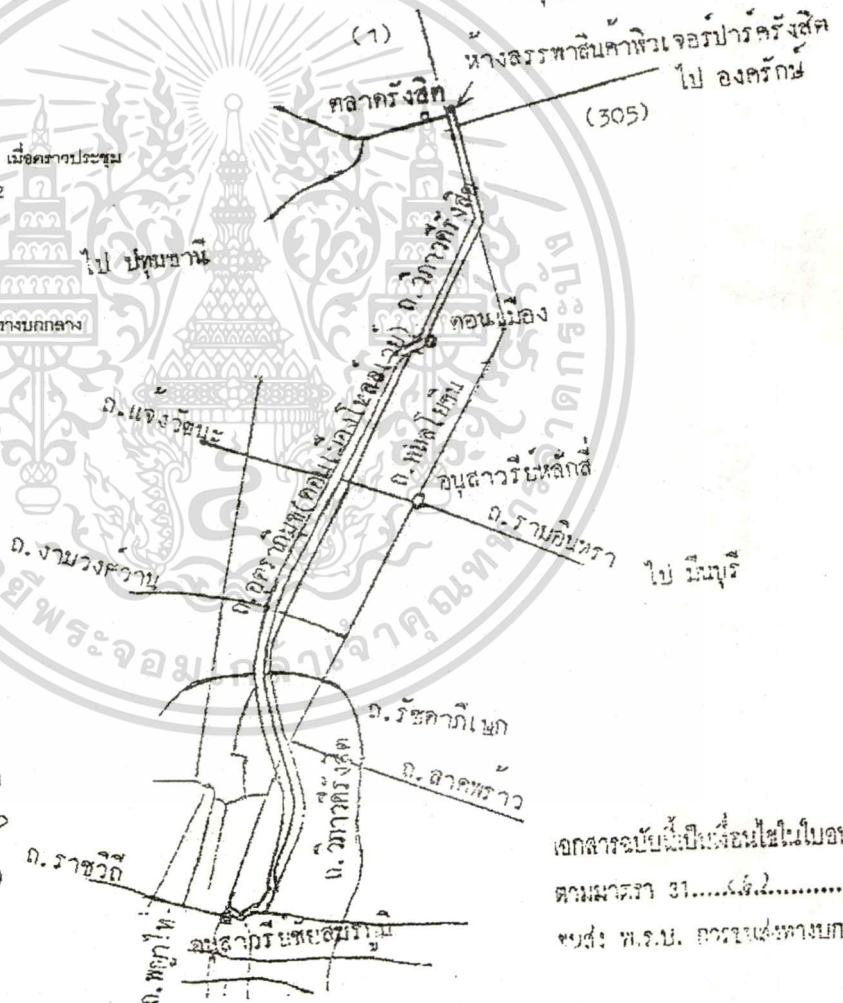
ตรวจสอบถูกต้องแล้ว

(นางสุนิสา อนันตกุล)

นักวิชาการขนส่ง 6

9 มีนาคม 2542

หมายเหตุ ระยะทางตลอดสายยาว 28 กม. ถนนลาดยางและคอนกรีต



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ตามมาตรา 31.....
ข้อ ๔ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ.

กองวิชาการและวางแผน
กรมการขนส่งทางบก

วันที่ ๒๖ เดือน ๑๑ พ.ศ. ๒๕๔๒

เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง
หมวด 1 สายที่ ด.64 ชื่อเส้นทาง สายอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - ปากเกร็ด (ทางด่วน)

รายละเอียดเส้นทาง

จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ไป ปากเกร็ด เริ่มต้นจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ขึ้นทาง
ที่ด่านพหลโยธิน ไปตามทางด่วนชั้นที่ 2 ลงทางด่วนที่ด่านแจ้งวัฒนะ แยกซ้ายไปตามถนนแจ้งวัฒนะ จ
เส้นทางที่ทำน้ำปากเกร็ด

จากปากเกร็ด ไป อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เริ่มต้นจากทำน้ำปากเกร็ด ไปตามถนน
แจ้งวัฒนะ ขึ้นทางด่วนที่ด่านแจ้งวัฒนะ ลงทางด่วนที่ด่านพหลโยธิน ไปตามถนนพหลโยธิน จนถึงเส้น
ที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

แผนที่สังเขป



โดยอนุมัติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เมื่อคราวประชุม
ครั้งที่ 3/2542 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2542

(นางสุรชาติ ชตะรัตน์)

ผู้ช่วยเลขาธิการ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง
9 กุมภาพันธ์ 2542

หมายเหตุ ระยะทางตลอดสายยาว 24 กม. ถนนลาดยางและคอนกรีต

เอกสารฉบับนี้เป็นทรัพย์สินในใบอนุญาต

ตามมาตรา 31.....(๒).....

หนังสือ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๔๑

ตรวจสอบถูกต้องแล้ว

(น.ล.ณิราวรรณ ปัญสุทธิ)

นักวิชาการขนส่ง 6ว.

4 กุมภาพันธ์ 2542

กองวิชาการและวางแผน

กรมการขนส่งทางบก

เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง
หมวด 1 สายที่ ต.70 ชื่อเส้นทาง สายอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - ขอยรามคำแหง 22 (ทางด่วน)

รายละเอียดเส้นทาง

จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ไป ขอยรามคำแหง 22 เริ่มต้นจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
ไปตามถนนพหลโยธิน ขึ้นทางด่วนที่ด่านพหลโยธิน ไปตามทางด่วนชั้นที่ 2 ลงทางด่วนที่ด่านพระราม 9
ไปตามถนนพระราม 9 แยกซ้ายไปตามถนนรามคำแหง จนถึงเส้นทางที่ขอยรามคำแหง 22

จากขอยรามคำแหง 22 ไป อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เริ่มต้นจากปากขอยรามคำแหง 22
ไปตามถนนรามคำแหง แยกขวาไปตามถนนพระราม 9 ขึ้นทางด่วนที่ด่านพระราม 9 ไปตามทางด่วนชั้นที่ 2
ลงทางด่วนที่ด่านพหลโยธิน ไปตามถนนพหลโยธิน จนถึงเส้นทางที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
แผนที่สังเขป



โดยอนุมัติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เมื่อคราวประชุม
ครั้งที่ 3/2542 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2542

(นางสุราลัย ชนสวัสดิ์)

ผู้อำนวยการ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง
9 กุมภาพันธ์ 2542

ตรวจสอบถูกต้องแล้ว

(นายฤทธิธิน สำเนาทอง)

นักวิชาการขนส่ง 5

4 กุมภาพันธ์ 2542

หมายเหตุ ระยะทางตลอดสายยาว 11 กม. ถนนลาดยางและคอนกรีต

เอกสารฉบับนี้เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาต

ตามมาตรา 31.....(6).....

ขนส่ง พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ.2522

กองวิชาการและวางแผน

กรมการขนส่งทางบก

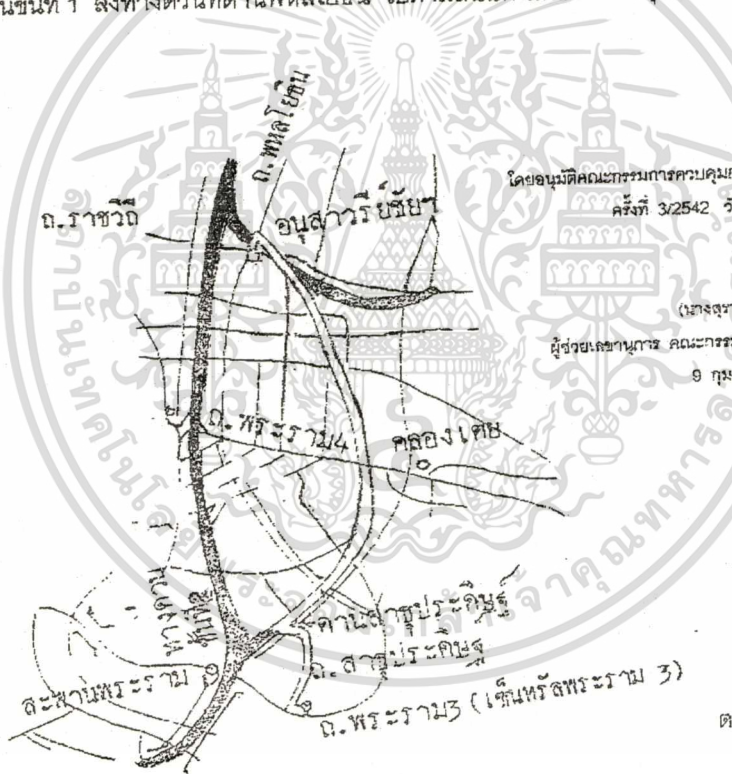
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง
หมวด 1 สายที่ ต.69 ชื่อเส้นทาง สายอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - ถนนพระราม 3 (ทางด่วน)

รายละเอียดเส้นทาง

จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ไป ถนนพระราม 3 เริ่มต้นจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ไปตาม
ถนนพหลโยธิน ขึ้นทางด่วนที่ด่านพหลโยธิน ไปตามทางด่วนชั้นที่ 1 ลงทางด่วนที่ด่านสาธุประดิษฐ์ แยก
ขวาไปตามถนนสาธุประดิษฐ์ แยกซ้ายไปตามถนนพระราม 3 จนถึงเส้นทางที่ถนนพระราม 3 (บริเวณเซ็นทรัล
พระราม 3)

จากถนนพระราม 3 ไป อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เริ่มต้นจากถนนพระราม 3 (บริเวณ
เซ็นทรัลพระราม 3) ไปตามถนนพระราม 3 แยกขวาไปตามถนนสาธุประดิษฐ์ ขึ้นทางด่วนที่ด่านสาธุประดิษฐ์
ไปตามทางด่วนชั้นที่ 1 ลงทางด่วนที่ด่านพหลโยธิน ไปตามถนนพหลโยธิน จนถึงเส้นทางที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
แผนที่สังเขป



โดยอนุมัติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เมื่อคราวประชุม
ครั้งที่ 3/2542 วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2542

(นางสุวิมล ชนเศรษฐ์)

ผู้ช่วยเลขาธิการ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง
9 กุมภาพันธ์ 2542

ตรวจสอบถูกต้องแล้ว

(นายฤทธิธรม คำภาทอง)

นักวิชาการขนส่ง 5

4 กุมภาพันธ์ 2542

หมายเหตุ ระยะทางตลอดสายยาว 15 กม. ถนนลาดยางและคอนกรีต

เอกสารนี้เป็นเงื่อนไขใบอนุญาต
ตามมาตรา 31.....(6)

กองวิชาการและวางแผน

กรมการขนส่งทางบก.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เส้นทางรถโดยสารประจำทาง (รถตู้ปรับอากาศ) ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง

หมวด 1 สายที่ ต.71 ชื่อเส้นทาง ประตูนํ้า - วัดสน (ทางด่วน)

รายละเอียดเส้นทาง

จากประตูนํ้า ไป วัดสน เริ่มต้นจากบริเวณประตูนํ้า ไปตามถนนราชปรารภ แยกซ้ายไปตามถนนเพชรบุรี ขึ้นทางด่วนที่ด่านเพชรบุรี แล้วไปตามทางด่วนชั้นที่ 1 ลงทางด่วนที่ด่านสุขสวัสดิ์ ไปตามถนนสุขสวัสดิ์ แยกซ้ายไปตามซอยสุขสวัสดิ์ 35 จนสุดเส้นทางที่บริเวณวัดสน

จากวัดสน ไป ประตูนํ้า เริ่มต้นจากบริเวณวัดสน ไปตามซอยสุขสวัสดิ์ 35 แยกขวาไปตามถนนสุขสวัสดิ์ ขึ้นทางด่วนที่ด่านสุขสวัสดิ์ ลงทางด่วนที่ด่านเพชรบุรี แยกขวาไปตามถนนเพชรบุรี แยกซ้ายไปตามถนนมวกะสัน แยกซ้ายไปตามถนนราชปรารภ จนสุดเส้นทางที่บริเวณประตูนํ้า

ช่วงอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - เคนะธนบุรี (ทางด่วน)

จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ไป การเคหะธนบุรี เริ่มต้นจากบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ขึ้นทางด่วนที่ด่านพหลโยธิน ไปตามทางด่วนชั้นที่ 1, 2 ลงทางด่วนที่ด่านดาวคะนอง ไปตามถนนพระราม 2 จนสุดเส้นทางที่การเคหะธนบุรี

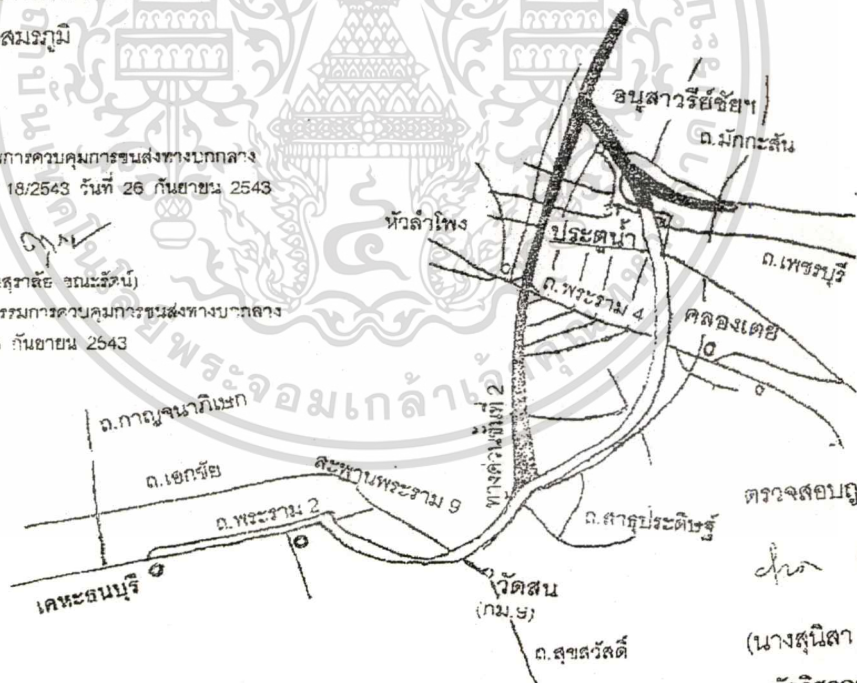
จากการเคหะธนบุรี ไป อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เริ่มต้นจากบริเวณการเคหะธนบุรี ไปตามถนนพระราม 2 ขึ้นทางด่วนที่ด่านดาวคะนอง ไปตามทางด่วนชั้นที่ 1, 2 ลงทางด่วนที่ด่านพหลโยธิน จนสุดเส้นทางที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

แผนที่สังเขป

โดยอนุมัติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง
เมื่อคราวประชุมครั้งที่ 18/2543 วันที่ 26 กันยายน 2543

(นางสุภาณี อมรรักษ์)

ผู้ร่วเลขาธิการ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง
26 กันยายน 2543



ตรวจสอบถูกต้องแล้ว

ดร. อธิ

(นางสุนิสา อมรรักษ์)

นักวิชาการขนส่ง 6

18 กันยายน 2543

หมายเหตุ ระยะทางตลอดสาย 23 กม. ถนนลาดยางและคอนกรีต

ช่วงอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - เคนะธนบุรี (ทางด่วน) ระยะทาง 25 กม. ถนนลาดยางและคอนกรีต

ขณะนี้รถเป็นเงื่อนไขในใบอนุญาต

ตามมาตรา 31 (6)

กองวิชาการและวางแผน
กรมการขนส่งทางบก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

 ภูมิพลอดุลยเดช ภ.ป.ร.
 ให้ไว้ ณ วันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2522
 เป็นปีที่ 34 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่าโดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการขนส่งจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติทำนองที่รัฐสภาดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522"

มาตรา 2* พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป*[รก.2522/38/1พ/21 มีนาคม 2522]

มาตรา 3 ให้ยกเลิก

- (1) พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497
- (2) พระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2510
- (3) พระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2518

บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

- (1) "การขนส่ง" หมายความว่า การขนคน สัตว์ หรือสิ่งของโดยทางบกด้วยรถ
- (2) "การขนส่งประจำทาง" หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด
- (3) "การขนส่งไม่ประจำทาง" หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง
- * (4) "การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก" หมายความว่า การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือคนและสิ่งของรวมกันเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักรถ และน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม
- * (5) "การขนส่งส่วนบุคคล" หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้า หรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันกิโลกรัม

(6) "การขนส่งระหว่างจังหวัด" หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า การขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างจังหวัดกับจังหวัด
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- (7) "การขนส่งระหว่างประเทศ" หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ
- (8) "การรับจัดการขนส่ง" หมายความว่า การรับจ้างรวบรวมคนสัตว์หรือสิ่งของและจัดให้บุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง
- (9) "รถ" หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วยทั้งนี้ เว้นแต่ รถไฟ
- (10) "ผู้ตรวจการ" หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจการขนส่ง
- (11) "พนักงานตรวจสภาพ" หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจความมั่นคงแข็งแรง ความสะอาด ความเรียบร้อยและความเหมาะสมของสภาพรถที่นำมาใช้ในการขนส่ง
- (12) "นายทะเบียน" หมายความว่า นายทะเบียนกลาง หรือนายทะเบียนประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี
- (13) "คณะกรรมการ" หมายความว่า คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง หรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี
- (14) "อธิบดี" หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- (15) "รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้
- *[มาตรา 4 (4) และ (5) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2523]

มาตรา 5* พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่

- (1) การขนส่งโดยรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร
- (2) การขนส่งโดย

(ก) รถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(ข) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อ

สินจ้าง(ค) รถยนต์สามล้อ รถจักรยานยนต์ และรถแทรกเตอร์ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

*[มาตรา 5 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2537]

มาตรา 6 ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเป็นนายทะเบียนกลาง มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างจังหวัด และการขนส่งระหว่างประเทศให้นายทะเบียนกลางเป็นนายทะเบียนประจำกรุงเทพมหานครมีอำนาจ และหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ภายในเขตกรุงเทพมหานครให้ขนส่งจังหวัดเป็นนายทะเบียนประจำจังหวัด มีอำนาจและหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ภายในเขตจังหวัดของตนในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจมอบหมายกิจการอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของตนให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดทำแทนได้ การมอบหมายตามวรรคสี่ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 7 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสภาพกับออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ ยกเว้นค่าธรรมเนียมและกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวงกฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้ หมวด 1 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

มาตรา 8 ให้มีคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกคณะหนึ่งประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงเกษตร และสหกรณ์ ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงการคลัง เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย และแผนมหาดไทย อธิบดีกรมทางหลวงเป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นอีกไม่เกินห้าคนซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีสัญชาติไทย และมีความรู้หรือความชัดเจนในการขนส่ง การเศรษฐกิจหรือกฎหมายให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นกรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการให้คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการ คณะกรรมการได้ตามความจำเป็น

มาตรา 9 ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปีในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการในระหว่างที่กรรมการ ซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่งไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งเพิ่มขึ้น หรือแต่งตั้งซ่อมให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งนั้นอยู่ในตำแหน่ง เท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วนั้น กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการอีกได้

มาตรา 10 ผู้มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ห้ามมิให้เป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

(1) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- (2) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ขอด้วยกฎหมาย ให้จำคุกเว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ
- (3) เป็นบุคคลล้มละลาย
- (4) เป็นกรรมการพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ในพรรคการเมือง

มาตรา 11 นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามมาตรา 9 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

- (1) ตาย
- (3) ลาออก
- (4) รัฐมนตรีให้ออก
- (5) มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 10

มาตรา 12 ในการประชุมของคณะกรรมการ ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ถ้าประธาน และรองประธานไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุมแทน

มาตรา 13 การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุม ไม่น้อยกว่ากึ่งจำนวนของกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุมการวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา 14 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกมีอำนาจและหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดนโยบายการขนส่งทางบกระยะสั้น และระยะยาวเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- (2) กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนา และดำเนินการสถานีขนส่งเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- (3) กำหนดมาตรการ และแผนพัฒนาการขนส่งทางบก เสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- (4) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัย และความสะดวกในการขนส่งทางบกเพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ
- (5) กำหนดการห้ามรับจดทะเบียนรถเป็นครั้งคราวตามความจำเป็น โดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี เพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ
- (6) ประสานงานที่เกี่ยวข้องระหว่างกันในการขนส่งทางบก ตลอดจนประสานงานด้านการขนส่งทางบกกับการขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางอากาศ
- (7) ให้คำปรึกษาต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับการขนส่งทางบก

มาตรา 15 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกมีอำนาจแต่งตั้งอนุกรรมการ เพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดก็ได้ให้นำมาตรา 12 และมาตรา 13 มาใช้บังคับแก่การประชุมคณะอนุกรรมการโดย

อนุโลมนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หมวด 2 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก -----

มาตรา 16 ให้มีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางคณะหนึ่ง ประกอบด้วยปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงมหาดไทยหรือผู้แทน เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา หรือผู้แทนเลขาธิการเร่งรัดพัฒนาชนบท หรือผู้แทนอธิบดีกรมตำรวจ หรือผู้แทนอธิบดีกรมทางหลวง หรือผู้แทนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร หรือผู้แทนเป็นกรรมการ และผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินสามคนเป็นกรรมการ ทั้งนี้ โดยให้มีผู้มีความรู้และมีความชัดเจนในการขนส่งรวมอยู่ด้วยให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก กลาง แต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการได้ตามความจำเป็น

มาตรา 17 ให้มีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดทุกจังหวัด ยกเว้นกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานกรรมการ อัยการจังหวัดผู้กำกับการตำรวจภูธรจังหวัดเป็นกรรมการ และผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินห้าคน โดยมีนายกเทศมนตรีในจังหวัดนั้นรวมอยู่ด้วยหนึ่งคน เป็นกรรมการให้ขนส่งจังหวัดเป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการได้ตามความจำเป็น

มาตรา 18 ให้นำมาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 12 และมาตรา 13 มาใช้บังคับแก่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดโดยอนุโลม

มาตรา 19 ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจและหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดลักษณะของการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง
- (2) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ
- (3) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ
- (4) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก
- (5) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่ง
- (6) กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
- (7) กำหนดอัตราค่าบริการในการดำเนินการของสถานีขนส่ง
- (8) กำหนดสถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้ง และระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง
- (9) กำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน
- (10) กำหนดประเภทหรือชนิดของรถที่ต้องเข้าหยุด หรือจอดเพื่อการรับส่งผู้โดยสารหรือขน

ถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่ง

เอกสารนี้(11)ออกกำหนดที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสารนั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(12) วางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาตและการควบคุมกิจการขนส่งทางบก

(13) ปฏิบัติการอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และตามมติคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกการกำหนดตาม (2) (3) (4) (8) (9) และ (10) ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 20 ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด มีอำนาจและหน้าที่ภายในเขตจังหวัดดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทาง
- (2) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทาง
- (3) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก
- (4) กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
- (5) ปฏิบัติการอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และตามมติคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกและคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางการกำหนดตาม (1) และ (4) เมื่อได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ ควบคุมการขนส่งทางบกกลางแล้วจึงจะใช้บังคับได้ และการกำหนดตาม (1) (2) และ (3) ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 21 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีอำนาจแต่งตั้งอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดก็ได้ให้นำมาตรา 12 และมาตรา 13 มาใช้บังคับ แก่การประชุมคณะอนุกรรมการโดยอนุโลม

มาตรา 22 ให้รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการการขนส่งทางบก เพื่อประโยชน์ในการนี้จะสั่งให้คณะกรรมการชี้แจงข้อเท็จจริงแสดงความคิดเห็น หรือทำรายงานหรือยับยั้งการกระทำใด ๆ ซึ่งขัดต่อนโยบายของรัฐบาล หรือมติของคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการดำเนินงานได้ หักหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำกัดไม่จำกัดความรับผิดชอบทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของหุ้นส่วน

หมวด 3 การประกอบการขนส่ง-----

มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนการขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 24 ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทางและการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องมีสัญชาติไทยในกรณีที่ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นหุ้นส่วน บริษัทจำกัด หรือบริษัท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มหาชนจำกัดห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดนั้นต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย และมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทย และ

- (1) ในกรณีที่เป็นการห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย
- (2) ในกรณีที่เป็นการจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ด ต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

* (3) ในกรณีที่เป็นการบริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ด ต้องเป็นของผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด หรือต้องเป็นของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์การของรัฐ ตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล หรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ และบริษัทจำกัดนั้น ต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(4) ในกรณีที่เป็นการบริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนหุ้น ที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้อง เป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และมีสัญชาติไทยในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตาม (1) (2) (3) หรือ (4) แล้วแต่กรณีให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจ ยกเว้นคุณสมบัติตามความจำเป็น หรือมีเหตุพิเศษเป็นการเฉพาะรายได้

*[มาตรา 24 (3) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2542]

มาตรา 25 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลางโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และผู้ได้รับใบอนุญาตดังกล่าวต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติทั้งหลายแห่งพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดต่ออนุสัญญา หรือข้อตกลงระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งการขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวงให้นำมาตรา 28 มาตรา 31 มาตรา 32 มาตรา 34 และมาตรา 36 มาใช้บังคับแก่การประกอบการขนส่งระหว่างประเทศโดยอนุโลม

มาตรา 26 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศ มาใช้ประกอบการขนส่งในประเทศไทย เว้นแต่เพื่อการขนส่งระหว่างประเทศ และได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลางแล้วผู้ประจำรถตามมาตรา 92 ซึ่งประจำในรถตามวรรคหนึ่ง ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติทั้งหลายแห่งพระราชบัญญัตินี้ และ

หรือตามข้อตกลงที่มีอยู่ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของประเทศนั้น ๆ อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรา 27 ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งมีสี่ประเภท คือ

- (1) ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งประจำทาง
- (2) ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งไม่ประจำทาง
- (3) ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก

(4) ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งส่วนบุคคล ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งประจำทาง ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งไม่ประจำทางหรือใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ให้ใช้เป็น ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งส่วนบุคคลได้ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งให้รถ ผิดประเภทตามที่ระบุไว้ข้างต้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนเป็นครั้งคราว ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

มาตรา 28 ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งประจำทางให้มีอายุเจ็ดปี นับแต่วันออกใบอนุญาต ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งไม่ประจำทาง ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และ ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งส่วนบุคคล ให้มีอายุห้าปีนับแต่วันออกใบอนุญาตผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่ง ประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาต จะต้องยื่นคำขอเสียก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุ แต่การขอต่ออายุ ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งประจำทาง และใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก จะต้องยื่น คำขอก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยยี่สิบวันการขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 29* บทบัญญัติมาตรา 23 มิให้ใช้บังคับแก่การขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทรวง ทบวง กรม ราชการ ส่วนท้องถิ่น วัด มูลนิธิ สมาคมภาคไทย สถานพยาบาล หรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการ บประมาณ เป็นผู้ประกอบกิจการขนส่ง แต่ผู้ประกอบกิจการขนส่งต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติอื่นแห่งพระราช บัญญัตินี้ เสมือนดังเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งส่วนบุคคลทุกประการ

*[มาตรา 29 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2542]

มาตรา 30 ให้นายทะเบียนกลางเป็นผู้ออกใบอนุญาต ประกอบกิจการขนส่งในกรุงเทพมหานคร การขนส่ง ระหว่างจังหวัด และการขนส่งระหว่างประเทศ และให้นายทะเบียนประจำจังหวัดเป็นผู้ออกใบอนุญาต ประกอบกิจการขนส่งในจังหวัดของตนในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งประจำทาง จะต้องได้รับ อนุมัติจากคณะกรรมการ

มาตรา 31 ในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งประจำทาง ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของ คณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบกิจการขนส่ง ตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่ง
- (2) สิทธิในรถที่ใช้ประกอบกิจการขนส่ง ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- (3) ลักษณะ ชนิด ขนาดและสีของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง ที่ต้องให้ปรากฏ
ประจำรถทุกคัน
- (4) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก
- (5) จำนวนผู้ประจำรถ
- (6) เส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (7) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
- (8) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน ตั๋ว หรือสิ่งของ
- (9) ที่ที่รถจะต้องหยุดในระหว่างเส้นทาง
- (10) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง
- (11) เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ
- (12) เวลาทำงานประจำวันในการประกอบการขนส่ง
- (13) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ
- (14) การประกอบกิจการอื่นนอกจากการประกอบการขนส่งประจำทาง
- (15) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวงผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ต้องจัด
ให้มีประกาศเงื่อนไขตาม(6) (7) (8) (9) และ (11) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

มาตรา 32 ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของ
คณะกรรมการ กำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (2) ลักษณะ ชนิดและขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง ที่ต้องให้ปรากฏ
ประจำรถทุกคัน
- (3) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก
- (4) จำนวนผู้ประจำรถ
- (5) ห้องที่ทำการขนส่ง
- (6) มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง
- (7) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
- (8) สถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ
- (9) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ
- (10) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวงผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ต้อง
จัดให้มีการประกาศเงื่อนไขตาม (7) และ (8) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรา 33 ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง ตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (2) ลักษณะ ชนิด ขนาดและสีของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง ที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน
- (3) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก และวิธีการบรรทุก
- (4) เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ
- (5) เส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (6) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
- (7) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวงผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องจัดให้มีประกาศเงื่อนไขตาม (5) และ (6) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

มาตรา 34* ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ให้นายทะเบียนกำหนดเงื่อนไขตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (1) จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง
- (2) ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง ที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน
- (3) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษา
- (4) จำนวนผู้ประจำรถ
- (6) เงื่อนไขอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง

*[มาตรา 34 (1) (2) (3) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2523

มาตรา 34 (4) และ (5) เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535]

มาตรา 35 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ตามประเภทที่กำหนดในกฎกระทรวง ต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ และหรือใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่ง และต้องทำรายงานเกี่ยวกับการขนส่ง และอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 36* ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้ และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

*[มาตรา 36 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535]

มาตรา 37 ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง จัดให้มีที่พัสดุโดยสารตามระยะทางโดยมีลักษณะ ขนาด จำนวน และจุดที่ตั้งของที่พัสดุโดยสารตามที่คณะกรรมการกำหนด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรา 38 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เพิ่ม ลดหรือยกเว้นค่าขนส่งหรือค่าบริการ
อย่างอื่นในการขนส่ง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการ

มาตรา 39 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการ
ขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือผู้ได้รับใบอนุญาต
ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลใช้ หรือยอมให้บุคคลอื่นใช้รถที่ได้รับอนุญาตทำการขนส่งนอกเส้นทาง
หรือนอกท้องที่ที่ได้รับอนุญาตแล้วแต่กรณี เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน หรือผู้ซึ่ง
นายทะเบียนมอบหมายตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง
กำหนด

มาตรา 40 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางกระทำการขนส่งอันมีลักษณะ
เช่นเดียวหรือคล้ายกับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง หรือมีลักษณะเป็นการแย่ง
ผลประโยชน์กับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ในเส้นทางที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบ
การขนส่งประจำทางได้รับอนุญาต

มาตรา 40 ทวิ* ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้ หรือยินยอมให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่ขับรถ
ที่ใช้ในการขนส่งหากปรากฏว่าขณะใช้หรือขณะยินยอมให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ผู้นั้นมีอาการหรือกระทำ
การอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- (1) เมาสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น
- (2) เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ
- (3) เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท
ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องคอยดูแล และป้องกันไม่ให้ผู้ซึ่งมีอาการหรือกระทำ
การตาม (1) (2) หรือ (3) ของวรรคหนึ่งปฏิบัติหน้าที่ขับรถ

*[มาตรา 40 ทวิ เพิ่มความโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2542]

มาตรา 41 ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน หรือมีความจำเป็นที่จะแก้ไขสถานการณ์ เพื่อให้การขนส่งได้รับความ
สะดวก หรือให้มีรถเพียงพอแก่การขนส่งนายทะเบียน มีอำนาจที่จะสั่งเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินรถ
เวลา และจำนวนเที่ยวของการเดินรถ หรือให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ใดส่งรถที่ตนได้รับ
อนุญาตไปช่วยเหลือเป็นการชั่วคราว ตามควรแก่กรณีแล้วให้รายงานคณะกรรมการโดยเร็ว

มาตรา 42 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องแสดงใบอนุญาตประกอบการขนส่ง หรือใบแทนใบ
อนุญาตไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาต

มาตรา 43 ในกรณีที่ใบอนุญาตประกอบการขนส่งสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ได้
รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งยื่นคำขอรับใบแทนใบอนุญาตต่อนายทะเบียน ภายในสิบห้าวันนับแต่
วันที่ได้ทราบถึงการสูญหาย ถูกทำลายหรือชำรุดดังกล่าว เว้นแต่ในกรณีที่ใบอนุญาตนั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรา 44 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่งต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันก่อนวันเลิกประกอบการขนส่ง

มาตรา 45 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการขนส่งต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนวันเลิกประกอบการขนส่ง

มาตรา 46 เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

(1) ขาดคุณสมบัติตามมาตรา 24

(2) ไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขในมาตรา 31 มาตรา 32 มาตรา 33 หรือมาตรา 34 หรือไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้อง ตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยของผู้โดยสารตามมาตรา 36 หรือไม่ปฏิบัติหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามบทบัญญัติในหมวด 4 ว่าด้วยการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นปฏิบัติให้ถูกต้อง หรือจัดการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติ หรือไม่แก้ไขให้ถูกต้อง หรือเป็นที่เห็นได้ว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไข หรือข้อกำหนดนั้น หรือการดำเนินการนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายหรือเสื่อมประโยชน์ต่อประชาชนให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ แต่ถ้าเป็นการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่จะพิจารณาอนุมัติ

มาตรา 47 ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาตต้องส่งคืนใบอนุญาตต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงโทษเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา 48 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาต มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่งคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุดการอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่งไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา 49 ให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการ ที่เกี่ยวกับการขนส่งให้เป็นไปตามความในพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์ดังกล่าวให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจ

(1) เข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ในระหว่างเวลาทำงานตามปกติเพื่อทราบข้อเท็จจริง และเพื่อตรวจสอบบัญชีและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(2) เรียกผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้จัดการและพนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนิติบุคคลมาให้ถ้อยคำ หรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริงตามที่ต้องการในการปฏิบัติตาม

(1) ให้อธิบดีมีอำนาจมอบหมายให้ผู้ตรวจการ หรือพนักงานตรวจสอบสภาพทำการแทนได้ในการปฏิบัติการของอธิบดี นายทะเบียน ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสอบตามมาตรา นี้ ให้นำบุคคลที่เกี่ยวข้องซึ่งอยู่ในสถานที่นั้นอำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร

มาตรา 50 ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจเรียกรถให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบ และเมื่อเชื่อว่ามีกระทำความผิดเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้เกิดขึ้น ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืนเพื่อส่งให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจดำเนินคดีต่อไปบทบัญญัติในวรรคหนึ่งไม่ลบล้างอำนาจจับกุมของพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ

มาตรา 51 ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 49 และมาตรา 50 ให้ผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสอบแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ที่เกี่ยวข้องบัตรประจำตัวผู้ตรวจการและพนักงานตรวจสอบให้เป็นไปตามแบบ ที่รัฐมนตรีกำหนด

หมวด 4 การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง-----

มาตรา 52* ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสด หรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลางให้ความเห็นชอบต่อนายทะเบียนกลาง ในกรณีเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องเป็นผู้เอาประกันภัย โดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งของตนเป็นผู้รับประโยชน์ สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอก และซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง* [มาตรา 52 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535]

มาตรา 53 ในกรณีที่หลักทรัพย์ที่นำมาวางประกันตามมาตรา 52 มีจำนวนหรือมูลค่าลดน้อยลง นายทะเบียนกลางมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนำหลักทรัพย์มาเพิ่มเติมให้ครบจำนวนหรือมูลค่าตามที่กำหนดได้ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่รับคำสั่ง

มาตรา 54 ในการวางหลักทรัพย์ซึ่งเป็นพันธบัตรรัฐบาลไทยให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำหนังสือมอบอำนาจให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจจัดการจำหน่ายพันธบัตรนั้นเพื่อชดใช้ค่าเสียหายแทนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วย

มาตรา 55 หลักทรัพย์ที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนำมาวางประกันตามมาตรา 52 ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี เว้นแต่จะเป็นการบังคับคดีเพื่อการชำระหนี้ซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอกอันเนื่องจากการขนส่งของตน

มาตรา 56 เมื่อรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใดนอกจากความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 59 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาท ในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตายค่าใช้จ่ายเบื้องต้นซึ่งจะต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหาย ให้จ่ายตามความร้ายแรงของความเสียหาย ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงเพื่อประโยชน์แห่งพระราชบัญญัตินี้ ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นหมายถึงค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลและหรือค่าปลงศพ

มาตรา 57 เมื่อผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย ประสงค์จะได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมตำรวจกำหนดต่อพนักงานสอบสวนโดยแสดงพยานหลักฐานว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ให้พนักงานสอบสวนพิจารณาจากสำนวนการสอบสวน และเมื่อเห็นว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นจากรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งคันใด ให้มีหนังสือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถคันนั้นชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามจำนวนที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งออกตามมาตรา 56 วรรคสอง ในการนี้ ให้แจ้งให้นายทะเบียนกลางทราบโดยเร็วด้วยในการสั่งของพนักงานสอบสวนตามวรรคหนึ่ง พนักงานสอบสวนต้องพิจารณาส่งภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอในการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ต้องชำระภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากพนักงานสอบสวน

มาตรา 58 ผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายต้องใช้สิทธิในการขอรับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามมาตรา 57 ภายในกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

มาตรา 59 การชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามหมวดนี้ไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายในอันที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรา 60 บุคคลซึ่งมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามหมวดนี้ได้แก่ผู้เสียหายดังต่อไปนี้

- (1) ผู้เสียหายซึ่งมิได้อยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหายจากรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น
- (2) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ไม่รวมถึงผู้ขับรถ คนงานหรือลูกจ้างประจำรถซึ่งอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่
- (3) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย

มาตรา 61 ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่เห็นด้วยกับคำสั่งของพนักงานสอบสวนตามมาตรา 57 ให้อุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางภายในสิบห้าวันนับแต่วันได้รับคำสั่งของพนักงานสอบสวนตามมาตรา 57 และให้พนักงานสอบสวนบันทึกความเห็นของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งไม่เห็นด้วยไว้ในสำนวนการสอบสวนคำวินิจฉัยของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางให้เป็นที่สุด

มาตรา 62 ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งอุทธรณ์คำสั่งของพนักงานสอบสวน ถ้าคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีความเห็นตามความเห็นของพนักงานสอบสวน ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายเพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายเบื้องต้นที่พนักงานสอบสวนกำหนดไว้อีกร้อยละสิบ

มาตรา 63 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามคำสั่งของพนักงานสอบสวนตามมาตรา 57 หรือตามคำวินิจฉัยของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางตามมาตรา 61 ในกรณีที่เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามมาตรา 52 ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจนำหลักทรัพย์ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นซึ่งได้นำมาวางไว้เป็นประกันชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแทนได้

มาตรา 64 ในกรณีที่ผู้เสียหายไม่ได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นหรือได้รับชดใช้ไม่ครบตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนหรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางสั่งไม่ว่าเพราะเหตุหลักทรัพย์ที่วางประกันไว้ไม่พอจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้นหรือเพราะเหตุอื่นใด เมื่อผู้เสียหายได้ร้องเรียนต่อนายทะเบียนกลาง ให้นายทะเบียนกลางสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งชำระให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่ง ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายทะเบียนกลางดังกล่าว ให้นายทะเบียนกลางเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และให้นำมาตรา 47 และมาตรา 48 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

หมวด 5 การบริหารจัดการขนส่ง-----

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรา 65 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการรับจัดการขนส่ง เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดโดยกฎกระทรวง

มาตรา 66 ในการออกใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งให้นายทะเบียนกลาง โดยอนุมัติของ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับ

- (1) ที่ตั้งที่ประกอบการรับจัดการขนส่ง
- (2) สถานที่ตั้งสำนักงานของผู้ประกอบการรับจัดการขนส่ง
- (3) สถานที่พักคน สัตว์ หรือเก็บสิ่งของ
- (4) วิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับสวัสดิภาพ ความสะดวกและความปลอดภัยในการรับจัดการขนส่ง
- (5) อัตราค่าบริการรับจัดการขนส่ง
- (7) เงื่อนไขอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งต้อง จัดให้มีการประกาศเงื่อนไขตาม (1) (2) (3) (4) และ (5) ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด

มาตรา 67 ผู้ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา 65 ต้องวางหลักทรัพย์ต่อนายทะเบียนเพื่อเป็นประกันการ ปฏิบัติตามสัญญาจัดการขนส่ง ทั้งนี้ ตามจำนวนหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 68 ในกรณีที่หลักทรัพย์ที่นำมาวางประกันตามมาตรา 67 มีจำนวนหรือมูลค่าลดน้อยลง นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตนำหลักทรัพย์มาเพิ่มเติมให้ครบจำนวนหรือมูลค่าตามที่ กำหนดภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง

มาตรา 69 ใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งให้มีอายุสองปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาตการขอต่อ อายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 70 ให้นำมาตรา 24 มาตรา 38 มาตรา 42 มาตรา 43 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 และ มาตรา 49 มาใช้บังคับแก่การประกอบการรับจัดการขนส่งโดยอนุโลม

หมวด 6 รถ-----

มาตรา 71 รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรงมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่ กำหนดในกฎกระทรวงกับได้จดทะเบียนตามมาตรา 73 และเสียภาษีตามมาตรา 85 แล้วรถที่ใช้ในการ ขนส่งที่เสียภาษีตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีรถยนต์ตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์

มาตรา 72* รถที่จะนำมาจดทะเบียนและเสียภาษีต้องผ่านการตรวจสภาพรถจากพนักงานตรวจสภาพ หรือจากสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา 74 เว้นแต่รถประเภทหรือชนิดใดที่สมควรได้รับ การยกเว้นการตรวจสภาพเป็นครั้งคราวให้กำหนดในกฎกระทรวงในกรณีที่ปรากฏว่ารถที่นำมารับการ ตรวจสภาพนั้นมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์ และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แล้ว ให้พนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับการอนุญาตออกใบรับรองให้ใบรับรองการตรวจสภาพรถให้ทำตามแบบที่อธิบดีกำหนด

*[มาตรา 72 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2523]

มาตรา 73* เมื่อนายทะเบียนเห็นว่าพนักงานตรวจสภาพหรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับการอนุญาตได้ตรวจสภาพรถถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 71 และมาตรา 72 แล้วให้รับจดทะเบียนและออกหนังสือแสดงการจดทะเบียนพร้อมกับแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถคันนั้นให้โดยไม่ชักช้า

*[มาตรา 73 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2523]

มาตรา 74 ผู้ใดประสงค์จะจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถเพื่อรับรองสภาพรถตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลางการขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 75 ใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถให้มีอายุสามปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาตการขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 76 ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงตามมาตรา 74 ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถนั้นได้ให้นำมาตรา 47 มาตรา 48 และมาตรา 49 มาใช้บังคับแก่การจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตโดยอนุโลม

มาตรา 77 หนังสือแสดงการจดทะเบียนรถให้ใช้ได้สิ่งวดนับแต่วุดที่ออกหนังสือนี้ให้เดือนมกราคม เดือนเมษายน เดือนกรกฎาคม และเดือนตุลาคมเป็นเดือนแรกของแต่ละงวดการขอต่ออายุทะเบียน ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนภายในเวลาที่นายทะเบียนจะได้ประกาศกำหนดให้นำมาตรา 71 มาตรา 72 และมาตรา 73 มาใช้บังคับแก่การขอต่ออายุทะเบียนโดยอนุโลม

มาตรา 78 ห้ามมิให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน

มาตรา 79 ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่ประสงค์จะเลิกใช้รถที่จดทะเบียนแล้ว แจ้งเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบและนำแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถคืนแก่นายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่เลิกใช้รถนั้น

มาตรา 80 ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งมีความจำเป็นจะต้องระงับใช้รถนั้นชั่วคราวเป็นเวลาเกินสิบห้าวัน แจ้งเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบก่อนวันที่จะระงับใช้รถนั้น

มาตรา 81 รถที่ยังมิได้จดทะเบียนตามความในพระราชบัญญัตินี้หรือรถที่เลิกใช้ตามมาตรา 79 ถ้าจะนำมาใช้เพื่อขายหรือเพื่อซ่อม ต้องมีใบอนุญาตและเครื่องหมายโดยเฉพาะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ใบอนุญาตและเครื่องหมายดังกล่าวใช้ได้เฉพาะรถที่อยู่ในความครอบครองของผู้ได้รับใบอนุญาตโดยสลับเปลี่ยนกันได้ ไม่เฉพาะคัน

มาตรา 82 การโอนรถซึ่งได้จดทะเบียนตามมาตรา 73 แล้ว ผู้โอนและผู้รับโอนจะต้องแจ้งต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันโอนและให้นายทะเบียนจดแจ้งการโอนไว้ในหนังสือแสดงการจดทะเบียนรถนั้น

มาตรา 83 เมื่อผู้ตรวจการตรวจพบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วน หรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้ผู้ตรวจการรายงานให้นายทะเบียนทราบ แต่ถ้าปรากฏโดยชัดแจ้งว่าการใช้รถคันนั้นต่อไปน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายแก่การขนส่ง ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับใช้ไว้เป็นการชั่วคราวได้ และให้รับรายงานให้นายทะเบียนทราบภายในยี่สิบสี่ชั่วโมงให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถตามวรรคหนึ่งจัดการส่งรถคันนั้นไปให้พนักงานตรวจสอบสภาพ หรือสถานตรวจสอบสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความบกพร่องตามรายงานของผู้ตรวจการภายในเวลาที่กำหนดเมื่อนายทะเบียนมีคำสั่งตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตงดการใช้รถดังกล่าวไว้จนกว่านายทะเบียนจะมีคำสั่งอนุญาตให้ใช้ได้ต่อไป

มาตรา 84 เมื่อพนักงานตรวจสอบสภาพหรือสถานตรวจสอบสภาพรถที่ได้รับอนุญาตเห็นว่ารถที่นำมาให้ตรวจตามมาตรา 83 สมควรจะต้องซ่อมแซม ปรับปรุง เพื่อให้รถกลับมีสภาพมั่นคงแข็งแรงหรือจะต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์หรือส่วนควบให้ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ให้แจ้งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งดำเนินการซ่อมแซม ปรับปรุง หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงให้ถูกต้อง แล้วให้พนักงานตรวจสอบสภาพหรือสถานตรวจสอบสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบความถูกต้อง และรายงานให้นายทะเบียนทราบเมื่อได้พิจารณาเห็นสมควรตามรายงานของพนักงานตรวจสอบสภาพหรือสถานตรวจสอบสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตามวรรคหนึ่งให้นายทะเบียนอนุญาตให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งใช้รถคันนั้นต่อไป

มาตรา 85 เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีรถตามพระราชบัญญัตินี้ กรมการขนส่งทางบกจะกำหนดเวลาการชำระภาษีรถประจำปีสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแต่ละรายก็ได้ และให้คำนวณภาษีตามน้ำหนักรถตามอัตราในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ในการคำนวณน้ำหนักรถ ให้รวมน้ำหนักของรถและเครื่องอุปกรณ์ที่ติดอยู่กับตัวรถ ตามปกติแต่ไม่รวมน้ำหนักของน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง น้ำและเครื่องมือประจำรถ เศษของหนึ่งกิโลกรัมให้ปัดทิ้ง*เงินภาษีรถตามพระราชบัญญัตินี้ที่จัดเก็บได้ในกรุงเทพมหานครให้ตกเป็นรายได้ของกรุงเทพมหานคร ส่วนในจังหวัดอื่นให้ตกเป็นรายได้ของราชการส่วนท้องถิ่นในจังหวัดนั้นโดยให้จังหวัดจัดสรรตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

*[มาตรา 85 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2542]มาตรา 86 ภาษีรถให้ชำระล่วงหน้าเป็นรายปีต่อนายทะเบียน และจะขอชำระเป็นงวดก็ได้ แต่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มตามที่กำหนดในกฎกระทรวงรถที่จดทะเบียนใหม่ในงวดใด ให้ชำระภาษีตั้งแต่งวดนั้นเป็นต้นไป
ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ถ้าเจ้าของรถไม่ชำระภาษีภายในกำหนดเวลาที่จะต้องชำระให้เสียเงินเพิ่มอีกร้อยละหนึ่งต่อเดือน หรือเศษของเดือนของภาษีที่ต้องชำระเงินเพิ่มตามมาตรา 87 ให้ถือเป็นเงินภาษี

มาตรา 87 รถที่ได้จดทะเบียนและเสียภาษีแล้ว ถ้าต่อมา มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงเพิ่มเติม เป็นเหตุให้รถมีน้ำหนักเพิ่มขึ้นจากเดิมเจ้าของรถจะต้องเสียภาษีเพิ่มตามน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นด้วย และให้นำ มาตรา 86 วรรคสอง วรรคสาม และวรรคสี่มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 88* รถที่ใช้ในการขนส่งส่วนบุคคลของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น วัด มูลนิธิ และ สภากาชาดไทย ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียภาษี

*[มาตรา 88 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2542]

มาตรา 89 รถที่ได้จดทะเบียนแล้ว ถ้าไม่ได้เสียภาษีตามกำหนดตามมาตรา 86 เจ้าของรถต้องแจ้งให้ นายทะเบียนทราบพร้อมทั้งนำแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถนั้นคืนต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่ วันถึงกำหนดเสียภาษีครั้งถัดไปเจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่งจะต้องเสียภาษีครั้งถัดไปตาม มาตรา 86

มาตรา 90 เจ้าของรถต้องติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนและเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีที่นายทะเบียน ออกให้ไว้ได้กับตัวรถตามที่อธิบดีกำหนด

มาตรา 91 ในกรณีที่แผ่นป้ายเลขทะเบียนหรือเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีสูญหาย ถูกทำลาย ชำรุด หรือลบลบเลือนในสาระสำคัญ ให้เจ้าของรถยื่นคำขอ ขอรับแผ่นป้ายเลขทะเบียนหรือเครื่องหมายแสดงการ เสียภาษีต่อนายทะเบียน ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ทราบถึงการสูญหาย ถูกทำลาย ชำรุดหรือลบลบ เลือนดังกล่าว

หมวด 7 ผู้ประจำรถ-----

มาตรา 92 ผู้ประจำรถ ได้แก่

- (1) ผู้ขับรถ
- (2) ผู้เก็บค่าโดยสาร
- (3) นายตรวจ
- (4) ผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 93 ห้ามมิให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 94 ใบอนุญาตสำหรับผู้ประจำรถ มี 4 ประเภท คือ

- (1) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ

เอกสารนี้ (2) ใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสารเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(3) ใบอนุญาตเป็นนายตรวจ

(4) ใบอนุญาตเป็นผู้บริการใบอนุญาตแต่ละประเภทจะใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สาม และประเภทที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตประเภทที่สองได้

มาตรา 95* ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถมีดังนี้

- (1) ชนิดที่หนึ่ง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน สามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารไม่เกินยี่สิบคน
- (2) ชนิดที่สอง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่า สามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารเกินยี่สิบคน
- (3) ชนิดที่สาม ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถซึ่งโดยสภาพใช้สำหรับลากจูงรถอื่นหรือล้อเลื่อนที่บรรทุก สิ่งใด ๆ บนล้อเลื่อนนั้น
- (4) ชนิดที่สี่ ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายตามประเภทหรือชนิดและ ลักษณะการบรรทุกตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ใบอนุญาตแต่ละ ชนิดใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตชนิดที่สองชนิดที่สาม และชนิดที่สี่ใช้เป็น ใบอนุญาตชนิดที่หนึ่งได้ ใบอนุญาตชนิดที่สามและชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่สองได้ และใบอนุญาตชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่สามได้ประกาศของอธิบดีตามความใน (4) ของวรรคหนึ่ง ให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

*[มาตรา 95 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535]

มาตรา 96 ผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถตามมาตรา 93 ในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กต้องมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้

- (1) มีสัญชาติไทย
- (2) มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (3) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความสามารถ
- (4) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ
- (5) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ
- (6) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ
- (7) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถประเภท หรือชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาต อยู่แล้ว
- (8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่ การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้วนับแต่วันที่มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้ในการปฏิบัติงานได้
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(9) ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ชดด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาท ที่มิใช่เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำผิดหรือความผิดลหุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี

(10) ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันธพาล เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี

มาตรา 97 ภายใต้บังคับมาตรา 96 ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง และได้ผ่านการศึกษาศาและจบหลักสูตรจากโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรองการรับรองโรงเรียนสอนขับรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 98 ภายใต้บังคับมาตรา 96 ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสารนายตรวจ และผู้บริการต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 99 ผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถในการขนส่งส่วนบุคคลต้องมีคุณสมบัติและมีลักษณะตามมาตรา 96 (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) และ (10) และต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 100* ใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถให้มีอายุสามปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต การต่ออายุใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถยื่นคำขอต่อนายทะเบียนก่อนวันที่ใบอนุญาตสิ้นอายุตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด

*[มาตรา 100 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2537]

มาตรา 101 ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้องมีใบอนุญาตอยู่กับตัวและต้องแสดงต่อนายทะเบียนหรือผู้ตรวจการเมื่อขอตรวจ

มาตรา 102 ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ต้อง

- (1) แต่งกายสะอาดเรียบร้อยตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (2) ไม่แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำเป็นการเสียดสี ดุหมิ่น ก้าวร้าว รังแก รมกวนหรือหยาบหยามผู้หนึ่งผู้ใด หรือแสดงกิริยาวาจาหรือส่งเสียงด้วยประการหนึ่งประการใดในลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุภาพ
- (3) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น*(3 ทวิ) ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ*(3 ตร) ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท
- (4) ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

*[มาตรา 102 (3 ทวิ) และ (3 ตร) เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 102 ทวิ* ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใด ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่นั้นมีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น หรือยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจมีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้รับการตรวจหรือทดสอบว่าผู้นั้นมีสารนั้น ๆ อยู่ในร่างกายหรือไม่ เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ วิธีการตรวจหรือทดสอบตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา*[มาตรา 102 ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 103 ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถนอกจากจะต้องปฏิบัติตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 102 แล้ว จะต้อง

- (1) ไม่ขับรถในเวลาที่ยังง่วงหรือจิตใจอ่อนความสามารถ
 - (2) ไม่รับบรรทุกบุคคลที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่น่ารังเกียจไปกับผู้โดยสารอื่น
 - (3) ไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายหรือเป็นที่พึงรังเกียจไปกับผู้โดยสาร
 - * (4) ไม่รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตรายโดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา
 - (5) ต้องหยุดหรือจอด ณ สถานที่ขนส่งและปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับสถานที่ขนส่งตามมาตรา 19 (8) และ (10)*[มาตรา 103 (4) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535]
- มาตรา 103 ทวิ* ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินยี่สิบสี่ชั่วโมงติดต่อกัน

*[มาตรา 103 ทวิ เพิ่มความโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2542]

มาตรา 104 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถกระทำการใด ๆ ให้ผู้โดยสารจำต้องลงจากรถก่อนที่จะได้โดยสารถึงจุดหมายปลายทาง โดยที่ได้ชำระค่าโดยสารถูกต้องตามอัตราที่กำหนด

มาตรา 105 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถละเว้นการหยุดรถเพื่อรับหรือส่งผู้โดยสาร ณ ที่ที่มีเครื่องหมายให้รถนั้นหยุด ในเมื่อปรากฏว่ามีผู้โดยสารต้องการให้หยุดรถเพื่อรับหรือส่ง

มาตรา 106 ในขณะปฏิบัติหน้าที่ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถกระทำการใด ๆ อันเป็นการละทิ้งหน้าที่โดยไม่มีเหตุอันสมควร

มาตรา 106 ทวิ* ในกรณีที่มีความตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศ ว่าด้วยการเอกราชเป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้ภายในเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้วางใช้ประโยชน์ด้านอื่น ๆ อนุมัติใบอนุญาตขับรถภายในประเทศซึ่งกันและกัน คนต่างด้าวซึ่งได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง และมีใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือสมาคมยานยนต์ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลของประเทศที่มีความตกลงดังกล่าวกับรัฐบาลไทย อาจใช้ใบอนุญาตขับรถของประเทศนั้นขับรถในราชอาณาจักรได้ ตามประเภทและชนิดของรถที่ระบุไว้ในใบอนุญาตขับรถนั้น แต่ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาและหรือความตกลง ที่มีอยู่ระหว่างรัฐบาลไทยกับ รัฐบาลของประเทศนั้น ๆ และตามบทบัญญัติทั้งหลายในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถตามพระราช บัญญัตินี้ [มาตรา 106 ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2530]

มาตรา 107 ในการขนส่งประจำทางหรือการขนส่งไม่ประจำทาง ระหว่างจังหวัดหรือระหว่างประเทศ ไทยกับต่างประเทศ ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ รับบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร ที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต

มาตรา 108 เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดขาดคุณสมบัติหรือมี ลักษณะตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 96 มาตรา 97 มาตรา 98 หรือมาตรา 99 หรือบกพร่องไปในภายหลัง เมื่อได้รับใบอนุญาตแล้ว ให้นายทะเบียนสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้นั้นเสีย

มาตรา 109 ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติ ทั้งหลายในหมวดนี้ ให้ผู้ตรวจการมีอำนาจยึดใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถของผู้นั้น และสั่ง เป็นหนังสือให้ผู้นั้นไปรายงานตนต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดสิบสองชั่วโมง คำสั่งนั้นให้ถือว่าเป็น ใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็น ผู้ประจำรถชั่วคราวภายในกำหนดเวลาดังกล่าวนั้นให้นายทะเบียนมีอำนาจ สั่งพักใช้ใบอนุญาตนั้นได้ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หรือจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตนั้นเสียก็ได้

มาตรา 110 ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ซึ่งถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตมีสิทธิ อุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่งคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุดการ อุทธรณ์ตามวรรคหนึ่งไม่เป็นการทุเลาการบังคับ ตามคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต

มาตรา 111 ให้นำบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสารและนายตรวจมาใช้บังคับโดยอนุโลม

หมวด 8 ผู้โดยสาร

มาตรา 112 ผู้โดยสารต้องชำระค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่น ตามอัตราที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา 113 ผู้โดยสารต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัย และความสงบเรียบร้อยตามที่ กำหนดในกฎกระทรวง ตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างการโดยสารผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้อง จัดให้มีการประกาศ ข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งปิดไว้ ณ ที่เปิดเผยในรถ

เอกสารนี้เป็นเอกสารตัวอย่างเพื่อใช้ในการเรียนการสอนเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

มาตรา 114 สถานีขนส่งมี 2 ประเภท คือ เนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(1) สถานียชนสงฆ์โดยสว

(2) สถานียชนสงฆ์สัตวและหรือสิ่งของลักษณะของสถานียชนสงฆ์ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่
กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 115 ให้กรรมการชงสงฆ์ทางบกโดยอนุมัติคณะกรรมการควบคุมการชงสงฆ์ทางบกกลาง จัดให้มี
สถานียชนสงฆ์ขึ้นในเขตท้องที่กรุงเทพมหานครและในเขตท้องที่จังหวัดอื่น โดยจะดำเนินการเอง หรือจะ
มอบหมายให้รัฐวิสาหกิจหรือองค์การของรัฐเป็นผู้ดำเนินการก็ได้ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดค่าบริการใน
การดำเนินการ ของสถานียชนสงฆ์ไม่เกินอัตราที่คณะกรรมการควบคุมการชงสงฆ์ทางบกกลางกำหนดบุคคล
อื่นใดประสงค์จะจัดตั้งและดำเนินการสถานียชนสงฆ์ ต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนกลางโดยอนุมัติ
ของคณะกรรมการควบคุมการชงสงฆ์ทางบกกลางก่อนการขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลัก
เกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวงการจัดให้มีหรือจัดตั้งสถานียชนสงฆ์ขึ้นที่ใด เมื่อใด ให้เป็นไปตาม
ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 116 ให้อธิบดีมีอำนาจกำกับและควบคุมการดำเนินการ ที่เกี่ยวกับสถานียชนสงฆ์ให้เป็นไปตาม
พระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์แห่งการนี้จะแต่งตั้งข้าราชการ และหรือลูกจ้างสังกัดกรมการชง
สงฆ์ทางบก ทำหน้าที่เป็นนายสถานียและเจ้าหน้าที่สถานียตามจำนวนที่เห็นสมควร มีอำนาจกำกับและควบคุม
ดังกล่าวด้วยก็ได้

มาตรา 117 ในการบริหารงานที่เกี่ยวกับสถานียชงสงฆ์ของกรมการชงสงฆ์ทางบกตามมาตรา 115
วรรคหนึ่ง อธิบดีจะแต่งตั้งคณะกรรมการคณะหนึ่งประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน และ
กรรมการอื่นอีกไม่เกินแปดคนเพื่อดูแลควบคุมและดำเนินการที่เกี่ยวกับสถานียชงสงฆ์ก็ได้กรรมการที่
อธิบดีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปี กรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งเป็น
กรรมการอีกได้ให้คณะกรรมการเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นเลขานุการของคณะกรรมการให้นำมาตรา 12
และมาตรา 13 มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการนี้โดยอนุโลม

มาตรา 118 ผู้ขอรับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานียชงสงฆ์ตามมาตรา 115 วรรคสาม ต้องมี
คุณสมบัติและลักษณะตามมาตรา 24

มาตรา 119 ใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานียชงสงฆ์ให้มีอายุ ตามที่คณะกรรมการควบคุม
การชงสงฆ์ทางบกกลางกำหนดแต่ไม่เกินยี่สิบปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาตผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและ
ดำเนินการสถานียชงสงฆ์ ซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาตจะต้องยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุไม่
น้อยกว่าหนึ่งปีการขอต่ออายุใบอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนด
ในกฎกระทรวง

มาตรา 120 ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานียชงสงฆ์มีหน้าที่ ดูแลรับผิดชอบกิจการสถานีย
ชงสงฆ์รวมทั้งการรักษาความเรียบร้อย ความปลอดภัยในบริเวณสถานียชงสงฆ์นั้น
ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรา 121 ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานียชนสง ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างประจำสถานียชนสงตลอดเวลา โดยให้มีหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถชนสงประจำทางซึ่งต้องหยุดหรือจอดเพื่อการชนสง ณ สถานียชนสงแห่งนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยคุณสมบัติและจำนวนเจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด

มาตรา 122 ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานียชนสงต้องจัดให้มีผู้ซ่อมรถและบริการซ่อมรถเพื่อช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกแก่รถที่ใช้สถานียชนสงนั้น

มาตรา 123 ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานียชนสง ต้องจัดให้มีบริเวณที่จอดพักรถตามที่อธิบดีกำหนด

มาตรา 124 ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานียชนสงต้องจัดให้มีสมุดทะเบียนการเดินรถที่ผ่านเข้าออกสถานียชนสงตามแบบที่อธิบดีกำหนดสมุดทะเบียนการเดินรถต้องเก็บรักษาไว้ในที่ทำการของสถานียชนสงแห่งนั้นพร้อมที่จะให้นายทะเบียน พนักงานตรวจสอบสภาพหรือผู้ตรวจการตรวจดูได้ตลอดเวลา

มาตรา 125 ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานียชนสงเรียกเก็บค่าบริการเกี่ยวกับการดำเนินการของสถานียชนสงได้ไม่เกินอัตราตามที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

หมวด 10 บทกำหนดโทษ

มาตรา 126 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 23 วรรคหนึ่ง มาตรา 25 วรรคหนึ่ง มาตรา 26 วรรคหนึ่ง มาตรา 65 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 74 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 127* ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 26 วรรคสอง มาตรา 101 มาตรา 102 (1) (2) หรือ (4) มาตรา 103 มาตรา 103 ทวิ มาตรา 104 มาตรา 105 มาตรา 106 หรือมาตรา 107 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

*[มาตรา 127 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2542]

มาตรา 127 ทวิ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 102 (3 ทวิ) หรือ (3 ตร) ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี แต่ถ้าผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท แล้วแต่กรณี อีกหนึ่งในสาม

*[มาตรา 127 ทวิ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2542]

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์และห้ามมิให้ผู้อื่นนำเอกสารนี้ไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรา 127 ตริ* ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจตามมาตรา 102 ทวิ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท*[มาตรา 127 ตริ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535]

มาตรา 127 จัตวา* ในกรณีที่ผู้ขับรถขับรถที่ใช้ในการขนส่ง ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น ถ้าปรากฏว่าในขณะขับรถ ผู้ขับรถนั้นกระทำการฝ่าฝืนมาตรา 102 (3) (3 ทวิ) หรือ (3 ตริ) ให้ถือว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 40 ทวิ วรรคสอง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้มีส่วนรู้เห็น และได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วที่จะป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถกระทำการดังกล่าว

*[มาตรา 127 จัตวา เพิ่มความโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2542]

มาตรา 128 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 27 วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 129 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามมาตรา 31 (1) ต้องระวางโทษปรับตามจำนวนรถที่ขาดคันละไม่เกินห้าพันบาทต่อหนึ่งวันจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา 130 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศผู้ใด ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามมาตรา 31 (1) ซึ่งได้นำมาใช้บังคับโดยอนุโลมตามมาตรา 25 ต้องระวางโทษปรับตามจำนวนรถที่ขาดคันละไม่เกินห้าพันบาทต่อหนึ่งวันจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา 131 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามมาตรา 31 (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) หรือ (15) หรือในอนุมาตราหนึ่งอนุมาตราใดตามมาตรา 32 มาตรา 33 หรือมาตรา 34 หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 35 หรือมาตรา 36 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา 132 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศผู้ใดไม่ปฏิบัติตามอนุมาตราหนึ่งอนุมาตราใดตามมาตรา 32 หรือมาตรา 34 หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 36 ซึ่งได้นำมาใช้บังคับโดยอนุโลมตามมาตรา 25 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา 133 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 31 วรรคสอง มาตรา 32 วรรคสอง มาตรา 33 วรรคสอง มาตรา 34 วรรคสอง มาตรา 42 มาตรา 47 หรือมาตรา 113 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 134 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 37 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สินค้า ณ สถานีขนส่งตามที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

มาตรา 157 ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถซึ่งนำรถเข้าหยุดหรือจอดเพื่อรับส่งผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่งผู้ใดไม่ชำระค่าบริการเกี่ยวกับการดำเนินการ ของสถานีขนส่งให้แก่สถานีขนส่งตามมาตรา 125 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

มาตรา 158 ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถผู้ใดโดยทุจริตหรือจงใจออกใบรับรองตรวจสภาพรถโดยไม่ตรงตามความเป็นจริง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีและปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท และนายทะเบียนกลางมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถนั้นเสียได้

มาตรา 159 ผู้ใดเรียกเก็บค่าขนส่ง ค่าบริการบริหารจัดการขนส่ง ค่าบริการเกี่ยวกับการดำเนินการของสถานีขนส่ง หรือค่าบริการอย่างอื่นผิดไปจากอัตราที่คณะกรรมการกำหนดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 160 ผู้ใด

- (1) ใช้ใบอนุญาตหรือเครื่องหมายอย่างหนึ่งอย่างใดที่ทางราชการออกให้แก่ผู้อื่น
- (2) ใช้เครื่องหมายอย่างหนึ่งอย่างใดที่ทางราชการออกให้สำหรับรถคันหนึ่งกับรถอีกคันหนึ่ง
- (3) ยินยอมให้ผู้อื่นใช้ใบอนุญาตหรือเครื่องหมายอย่างหนึ่งอย่างใดที่ทางราชการออกให้แก่ตน
- (4) เปลี่ยนแปลงหรือปิดบังทั้งหมดหรือแต่บางส่วนไม่ว่าโดยวิธีใด ๆ ซึ่งแผ่นป้ายเลขทะเบียนรถ หรือ
- (5) ใช้รถที่ได้รับยกเว้นภาษีตามมาตรา 88 ให้ผิดไปจากวัตถุประสงค์ที่ได้รับยกเว้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 161 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสารและนายตรวจตามมาตรา 111 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา 162 ผู้ใดเปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย หรือกระทำให้เสียหายด้วยประการใด ๆ แก่เครื่องหมายหรือสิ่งอื่นใดที่ทางราชการได้ทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 163 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้มีโทษปรับสถานเดียวให้อธิบดี หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดี หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือเมื่อยินยอมแล้ว ไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าวให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าการณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทเฉพาะกาล

มาตรา 164 ในระหว่างที่ยังมิได้มีการตราพระราชบัญญัติให้กฎกระทรวง ข้อกำหนด ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศใด ๆ ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ ให้กฎกระทรวง ข้อกำหนด ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศใด ๆ ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2518 ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ซึ่งไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ คงใช้บังคับต่อไป

มาตรา 165* บรรดาใบอนุญาตที่ได้ออกให้ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2518 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุและถ้าจะต่ออายุใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุบรรดาผู้ที่ได้จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ไว้แล้ว ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ถ้ามีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงโครงสร้างหรือขนาดสัดส่วนของตัวถัง กว้างหรือยาวกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงออกตามความในมาตรา 71 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 อยู่แล้ว ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และการแก้ไขเปลี่ยนแปลงนั้นกระทำได้โดยชอบตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่ใช้บังคับในขณะนั้น ให้ถือว่าเป็นรถที่ถูกต้องตามกฎหมายที่ออกตามมาตรา 71

*[มาตรา 165 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2523]

มาตรา 166 ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง และเจ้าของรถที่ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2518 ปฏิบัติการให้ถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา 167 รถที่ได้เสียภาษีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ไว้แล้ว ก่อนที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังไม่ได้กำหนดเสียภาษีครั้งถัดไป ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีตามพระราชบัญญัตินี้จนกว่าจะครบกำหนดเวลาที่ได้เสียภาษีไว้ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดให้รถตามวรรคหนึ่ง ซึ่งจะชำระภาษีครั้งแรกตามพระราชบัญญัตินี้คราวละกี่งวดก็ได้

มาตรา 168 คำขออนุญาตใด ๆ ที่ได้ยื่นไว้ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่ง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2518 และยังอยู่ในระหว่างการพิจารณา ให้ถือว่าเป็นคำขออนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้โดยอนุโลม และถ้าคำขออนุญาตดังกล่าวมีข้อความแตกต่างไปจากคำขออนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้แก้ไขเพิ่มเติมคำขออนุญาตเพื่อให้การเป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ได้

มาตรา 169 ในเขตท้องที่จังหวัดใดในระหว่างที่ยังไม่มีขนส่งจังหวัด ให้อำนาจและหน้าที่ของขนส่งจังหวัด เป็นอำนาจและหน้าที่ของนายทะเบียนกลาง

ไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อัตราค่าธรรมเนียม

- (1) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางต่อเส้นทางหนึ่ง ฉบับละ 15,000 บาท
- (2) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ฉบับละ 4,000 บาท
- (3) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ฉบับละ 1,500 บาท
- (4) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ฉบับละ 1,500 บาท
- (5) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ
 - (ก) ตลอดปี ฉบับละ 5,000 บาท
 - (ข) เฉพาะคราว ฉบับละ 500 บาท
- (6) ใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง ฉบับละ 5,000 บาท
- (7) ใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่ง ฉบับละ 100,000 บาท
- (8) ใบอนุญาตผู้ขับรถและใบอนุญาตนายตรวจ ฉบับละ 200 บาท
- (9) ใบอนุญาตผู้เก็บค่าโดยสารและใบอนุญาตผู้บริการ ฉบับละ 100 บาท
- (10) ใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ ฉบับละ 20,000 บาท
- (11) ใบแทนใบอนุญาต ฉบับละ 500 บาท
- (12) การโอนทะเบียนรถ ครั้งละ 200 บาท
- (13) แผ่นป้ายเลขทะเบียนรถและเครื่องหมาย แผ่นละ 100 บาท
- (14) ค่าขออนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ฉบับละ 100 บาท
- (15) ค่าขออื่น ๆ ฉบับละ 20 บาท
- (16) การต่ออายุใบอนุญาต ครั้งละเท่ากับค่าธรรมเนียมสำหรับใบอนุญาตแต่ละฉบับ

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว และสภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมากบทบัญญัติทั้งหลายที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัย สมควรปรับปรุงบทบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการขนส่งเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2523

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ คือ เนื่องจากผลแห่งการประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ส่งผลกระทบต่อบรรดาบรรทุกขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล คือ

ก. รถบรรทุกที่ใช้รถมีน้ำหนักต่ำกว่าหนึ่งพันกิโลกรัมทั่วพระราชอาณาจักรสำหรับประกอบการภายในครอบครัว ต่างได้รับความเดือดร้อนอย่างยิ่ง เพราะต้องไปยื่นขอจดทะเบียนขนส่งส่วนบุคคล และต้องใช้ใบอนุญาตขับขี่ของกรมการขนส่งทางบก นอกเหนือไปจากใบอนุญาตของกรมตำรวจที่มีอยู่แล้ว ก่อให้เกิดความเดือดร้อน เพราะรถบรรทุกขนาดเล็กเหล่านี้จำเป็นต้องใช้ความชำนาญเชี่ยวชาญเป็นพิเศษไม่ เนื่องจากเป็นรถที่ส่วนมากใช้ในธุรกิจส่วนตัว ภายในครัวเรือนและใช้ในการขนส่งพืชผลของเกษตรกร จึงสมควรได้รับการยกเว้นไม่ต้องไปจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก และการใช้ใบขับขี่ของกรมการขนส่งทางบก

ข. สำหรับรถบรรทุกใหญ่ ซึ่งได้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามใบอนุญาตนั้นการจำกัดท้องที่ทำการขนส่งนั้น ย่อมก่อให้เกิดความไม่สะดวกและเป็นธรรม เพราะผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลก็ย่อมหมายถึงประกอบธุรกิจส่วนตัวนั่นเอง ท้องที่ที่กำหนดให้แน่นอนย่อมเป็นเครื่องกีดขวางการปฏิบัติงาน เพราะการที่จะบรรทุกสินค้าของตนไปส่งยังที่ต่าง ๆ การที่จะต้องไปขออนุญาตเป็นครั้งคราวนั้นย่อมก่อให้เกิดภาวะสูญเสียทางเศรษฐกิจ เป็นการเพิ่มราคาทุนโดยไม่จำเป็น

ค. โดยทั่วไปการตรวจสอบสภาพรถมักล่าช้า เมื่อนำรถไปขอรับการตรวจแล้วแต่ปรากฏว่ารถมีจำนวนมาก ตรวจสอบไม่ทันหากนำไปวิ่งขนส่งก็จะต้องถูกจับกุม และมีโทษสูงและการที่จอดรถรอการตรวจสอบสภาพเป็นระยะนาน ๆ นั้น ย่อมทำให้เศรษฐกิจกระทบกระเทือนจึงสมควรกำหนดเวลาตรวจได้ และหากความล่าช้าเป็นเพราะความผิดของพนักงานหรือผู้มีอำนาจตรวจสอบสภาพ ก็ไม่สมควรเอาโทษแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ขอตรวจสภาพไว้แล้ว เพราะโทษมีกำหนดสูง

ง. การต่อใบอนุญาตตามบทเฉพาะกาลของใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งได้รับอนุญาตไว้แล้ว ก่อนใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ขนาดและส่วนซึ่งพนักงานตรวจสอบสภาพตามกฎหมายเก่า ทั้งของกรมตำรวจและกรมการขนส่งทางบก ไม่เป็นระเบียบเดียวกันและมีมาตรฐานต่างกัน ฉะนั้น การขอต่อใบอนุญาตใหม่จึงไม่สมควรนำเหตุผลของการผิดขนาดและส่วนมาเป็นข้อปฏิเสธการขอต่อใบอนุญาตเก่านั้นอาศัยเหตุผลดังกล่าว จึงจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติฉบับนี้ [รก.2523/160/1พ/15 ตุลาคม 2523]

***พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2529**
***[ถูกยกเลิกโดยประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การไม่อนุมัติพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติม**
พระราชบัญญัติฯ พ.ศ. 2529]

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกำหนดฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันมีรถจำนวนมาก ใช้น้ำมันดีเซลหรือก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ทำให้เกิดความจำเป็นในการส่งน้ำมันดีเซล หรือก๊าซเข้ามาในราชอาณาจักร ดังนั้น เพื่อป้องกันมิให้มีการเพิ่มจำนวนรถที่ใช้น้ำมันดีเซลหรือก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และเพื่อเป็นการประหยัดเงินตราต่างประเทศ ในการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว สมควรแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และโดยที่เป็นกรณีฉุกเฉินที่มีความจำเป็นเร่งด่วน ในอันที่จะรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชกำหนดนี้[รก.2529/15/31พ/31 มกราคม 2529]

ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การไม่อนุมัติพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พ.ศ. 2529[รก.2529/75/11/6 พฤษภาคม 2529]

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2530

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ประเทศไทยได้ทำความตกลงกับประเทศในสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถภายในประเทศซึ่งกันและกัน และโดยที่ประเทศไทยอาจทำความตกลงในทำนองเดียวกันกับประเทศอื่น ๆ ด้วย ซึ่งความตกลงดังกล่าวจะมีผลให้ผู้มีใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่หรือสมาคมยานยนต์ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลของประเทศในสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือจากรัฐบาลของประเทศที่ประเทศไทยมีความตกลงด้วย สามารถใช้ใบอนุญาตขับรถนั้นขับรถในประเทศไทยได้ ฉะนั้น เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามพันธกรณีที่ประเทศไทยมีอยู่กับต่างประเทศตามความตกลงดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้[รก.2530/270/53พ/28 ธันวาคม 2530]

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ โดยเฉพาะผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถส่วนมากมักนิยมเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในขณะปฏิบัติหน้าที่ ทำให้เกิดอุบัติเหตุสร้างความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ทำไปใช้ประโยชน์อื่นอย่างอื่น และทรัพย์สินของประชาชนบนท้องถนนเป็นอันมาก สมควรมีบทบัญญัติกำหนดความผิด และกำหนดไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โทษเกี่ยวกับการเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในขณะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว และให้อำนาจผู้ตรวจการ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ สั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถที่มีเหตุอันควรเชื่อว่าเมาสุราหรือของมีมาอย่างอื่นหรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ในขณะปฏิบัติหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบถึงเหตุดังกล่าวได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้[รก.2535/14/14/27 กุมภาพันธ์ 2535]

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปรากฏว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากรถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตราย ได้ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงแก่ร่างกาย ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก แต่โดยที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังไม่มีบทบัญญัติควบคุมการขนส่งวัตถุอันตรายไว้อย่างเพียงพอและเหมาะสม สมควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตรายเสียใหม่เพื่อความปลอดภัยในการขนส่ง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้[รก.2535/38/9/5 เมษายน 2535]

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2537

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันมีผู้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน หรือรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ซึ่งจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ไม่ให้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างในลักษณะที่เป็นการแก่งแย่งแข่งขันกับผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง โดยมีได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งจากนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และโดยที่บทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้บัญญัติยกเว้นไว้มิให้ใช้บังคับแก่การขนส่งโดยรถยนต์ดังกล่าว เป็นเหตุให้ทางราชการไม่สามารถเข้าควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งได้ จึงเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการให้เป็นไปตามกฎหมายสมควรปรับปรุงบทบัญญัติดังกล่าวให้เหมาะสม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ [รก.2537/26ก/1/21 มิถุนายน 2537]

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2537บทเฉพาะกาล

มาตรา 4 บรรดาใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถที่ได้ออกให้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุ และถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประสงค์จะต่ออายุใบอนุญาต ให้นำความในมาตรา 100 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกพ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม

โดยพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ได้กำหนดให้ใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถมีอายุเพียงหนึ่งปี ทำให้ผู้ประกอบการอาชีพเป็นผู้ประจำรถจะต้องมาต่อใบอนุญาตทุก ๆ หนึ่งปี ซึ่งเป็นระยะเวลาที่สั้นมากทำให้เกิดความไม่สะดวกเสียเวลาและค่าใช้จ่ายแก่ผู้ประกอบการดังกล่าวเป็นอย่างยิ่งในการที่จะต้องเดินทางมาต่อใบอนุญาตทุก ๆ ปี โดยเฉพาะผู้ที่เดินทางไปทำงานในจังหวัดอื่น การกำหนดระยะเวลาดังกล่าวจึงเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้ประกอบการดังกล่าวโดยไม่จำเป็น จึงสมควรให้มีการขยายอายุของใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถเพิ่มขึ้นจากหนึ่งปีเป็นสามปี

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2542

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นต้องถนัดอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้นมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ขับรถมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท รวมทั้งการปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันนานเกินไปจนทำให้ผู้ขับรถเกิดความตึงเครียด ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงอันเนื่องมาจากการณดังกล่าวสมควรกำหนดห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้หรือยินยอมให้ผู้ขับรถซึ่งมีอาการหรือกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังกล่าวปฏิบัติหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่ง และกำหนดให้มีหน้าที่ควบคุมดูแล และป้องกันมิให้ผู้ขับรถที่มีอาการหรือกระทำการเช่นว่านั้นขับรถที่ใช้ในการขนส่งด้วยรวมทั้งสมควรกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถได้ไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน เพื่อไม่ให้เกิดความตึงเครียดจนเกินไป นอกจากนั้น สมควรกำหนดให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาต และได้กระทำการใด ๆ อันเป็นความผิดที่กำหนดไว้สำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถที่กระทำความผิดดังกล่าวด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้[ร.ก.2542/20ก/23/25 มีนาคม 2542]

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2542

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีได้บัญญัติให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 เพื่อที่จะให้มีการจัดสรรภาษีรถที่จัดเก็บได้ให้เป็นรายได้ขององค์การบริหารส่วนตำบลได้นอกจากนี้โดยที่ถ้อยคำเกี่ยวกับราชการส่วนท้องถิ่นในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีใช้อยู่หลายคำตามรูปแบบของราชการส่วนท้องถิ่นซึ่งมีอยู่หลายหลาก โดยเมื่อจัดตั้งราชการส่วนท้องถิ่นขึ้นใหม่ก็จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกทุกครั้ง เพื่อให้ราชการส่วนท้องถิ่นนั้นได้รับการแก้ไขกรณีใดทั้งสนธิออกให้ห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จัดสรรภาษีรด ดังเช่นในกรณีขององค์การบริหารส่วนตำบลนี้เป็นต้น ฉะนั้น เพื่อให้องค์การบริหารส่วนตำบลได้รับจัดสรรภาษีรด และเพื่อปรับปรุงถ้อยคำเกี่ยวกับราชการส่วนท้องถิ่นให้ครอบคลุมถึงราชการส่วนท้องถิ่นทุกประเภท จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้[รก.2542/20ก/27/25 มีนาคม 2542]



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระเบียบว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเข้าร่วมเดินรถโดยสารกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำหรับรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ

โดยที่เป็นการสมควรกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการเข้าร่วมเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 26 (2) แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พุทธศักราช 2519 และโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในการประชุมครั้งที่ 2/2542 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2542 จึงให้ออกระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเข้าร่วมเดินรถ สำหรับรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเข้าร่วมเดินรถโดยสารกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำหรับรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการ พ.ศ. 2542”

ข้อ 2 ให้ใช้ระเบียบนี้ ตั้งแต่วันที่ 17 มีนาคม 2542 เป็นต้นไป

ข้อ 3 ในระเบียบนี้

“องค์การฯ” หมายความว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“ผู้เข้าร่วมเดินรถ” หมายความว่า นิติบุคคลหรือบุคคลที่มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถตู้ปรับอากาศโดยชอบด้วยกฎหมายที่ได้รับการพิจารณาให้ความเห็นชอบให้นำรถตู้ปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถโดยสาร และได้ทำสัญญาไว้กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว

“สัญญา” หมายความว่า สัญญานำรถตู้โดยสารปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถเป็นรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการกับ

ข้อ 4 ให้ผู้อำนวยการรักษาการตามระเบียบนี้

หมวด 1 การขอเข้าร่วมเดินรถ

ข้อ 5 ผู้ประสงค์จะขอนำรถตู้ปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถเป็นรถตู้โดยสารร่วมบริการกับองค์การฯ ต้องเป็นนิติบุคคลหรือบุคคลธรรมดา มีสัญชาติไทย และเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ครอบครองรถตู้ปรับอากาศที่จะนำเข้าร่วมเดินรถโดยชอบด้วยกฎหมาย

การนำรถตู้โดยสารปรับอากาศเข้าร่วมเดินรถเป็นรถตู้โดยสารบริการกับองค์การฯ ให้ยื่นคำขอต่อผู้อำนวยการ ตามแบบ ก.ท้ายระเบียบนี้ พร้อมด้วยหลักฐานประกอบคำขอดังต่อไปนี้

5.1 นิติบุคคล

5.1.1 บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน จำกัด

เอกสารนี้เผยแพร่โดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเชียงใหม่ ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.1.1.1 หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท แสดงการจดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน จำกัด ซึ่งออกให้ภายใน 90 วัน นับตั้งแต่วันออกใบรับรองถึงวันยื่นคำขอ โดยแสดงทุนที่จดทะเบียน รายชื่อกรรมการและบุคคลที่มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทที่ตั้ง สำนักงานวัตถุประสงค์ของบริษัท

5.1.1.2 สำเนาหรือภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของกรรมการผู้มีอำนาจจัดการแทน บริษัท

5.1.1.3 สำเนาหรือภาพถ่ายบัตรทะเบียนบ้านของกรรมการผู้มีอำนาจจัดการแทนบริษัท

5.1.1.4 สำเนาหรือภาพถ่ายหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับฉบับตีพิมพ์

5.1.1.5 ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ 2 ตรา (ถ้ามี)

5.1.1.6 รูปถ่ายขนาด 7.60 x 12.70 เซนติเมตร แสดงสำนักงานและสถานที่เก็บรถอย่างละ 2 รูป

5.1.1.7 หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถที่สามารถใช้เป็นสถานที่เก็บรถ ได้จริง เพียงพอกับจำนวนรถที่ขอจดทะเบียนเข้าร่วมดำเนินการ และต้องอยู่ในเขต กรุงเทพมหานคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร หรือจังหวัดใกล้เคียง

5.1.1.8 หลักฐานแสดงว่าผู้ยื่นขอจดทะเบียนเข้าร่วมดำเนินการมีชื่อเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์หรือ สิทธิครอบครองรถ เช่น สำเนาทะเบียน และหรือ หนังสือมอบอำนาจของผู้ให้เช่า ชื่อให้ผู้เช่าชื่อนารถเข้าตรวจสอบสภาพเปลี่ยนประเภท โอนเข้าร่วมเดินรถเป็นรถตู้ โดยสารปรับอากาศร่วมบริการกับองค์การ ฯ ในกรณีผู้ยื่นคำขอเป็นผู้มีสิทธิ์ครอบ ครองรถ

5.1.1.9 เอกสารแสดงการตรวจสอบสภาพรถประจำปี

5.1.1.10 เอกสารการประกันภัย

5.1.2 ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด

5.1.2.1 หนังสือรับรองของนายทะเบียน

5.1.2.2 เอกสารแสดงการชำระภาษีรถประจำปี

5.1.2.3 เอกสารแสดงการตรวจสอบสภาพรถประจำปี

5.1.2.3 เอกสารการประกันภัย

เอกสารที่ยื่นประกอบคำขอที่เป็นสำเนาหรือภาพถ่าย จะต้องมีการรับรองความถูกต้องทุกฉบับ

ข้อ 6 เมื่อได้รับคำขอพร้อมด้วยหลักฐานประกอบคำขอตามข้อ 5 แล้ว ให้เจ้าหน้าที่ที่

ผู้อำนวยการมอบหมายตรวจสอบความถูกต้องครบด้วยรองคำขอและหลักฐานประกอบคำขอ นั้น หาก เอกสารเป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์อื่นใด หากเห็นว่าถูกต้องครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด และเห็นสมควรรับเข้าร่วมดำเนินการให้แก่ผู้ขอรายใด ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้เปิดเผยเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในเส้นทางใด จำนวนเท่าใด ให้รวบรวมข้อมูลและหลักฐานต่าง ๆ พร้อมเสนอความเห็นต่อผู้อำนวยการเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด และผู้ยื่นคำขอที่ได้รับความเห็นชอบให้เป็นผู้เข้าร่วมเดินรถจะต้องมาทำสัญญากับองค์การฯ ตามแบบ ข. ทำระเบียบนี้ ภายในเวลา 7 วัน นับแต่วันได้รับแจ้งจากองค์การฯ

รถที่จะเข้าร่วมต้องเป็นรถที่องค์การฯ สํารวจพบว่าเดินรถอยู่เดิมในเส้นทาง ส่วนการที่จะขอเข้าร่วมใหม่เพิ่มเติมในภายหลัง จะต้องมิเหตุผลและความจำเป็นเป็นครั้งคราว และจะต้องเสนอขออนุมัติจากคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การฯ เป็นราย ๆ ไป

ข้อ 7 สัญญาตามข้อ 6 มีกำหนดอายุคราวละ 2 ปี ถ้าผู้เข้าร่วมเดินรถประสงค์จะต่ออายุสัญญา จะต้องแจ้งความประสงค์ให้องค์การฯ ทราบและพิจารณาก่อนวันครบกำหนดไม่น้อยกว่าสามสิบวัน

ในการพิจารณาต่ออายุตามวรรคหนึ่ง องค์การฯ จะพิจารณาต่ออายุสัญญาให้คราวละ 2 ปี สิทธิประโยชน์ที่จะได้รับในการเข้าร่วมเดินรถ

ข้อ 8 ผู้เข้าร่วมเดินรถมีสิทธิในค่าโดยสารที่เกิดขึ้นจากการเดินรถ

ข้อ 9 ผู้เข้าร่วมเดินรถมีสิทธิในการใช้เส้นทางเดินรถ การเดินรถในช่องทางพิเศษที่กำหนด การให้ตราและเครื่องหมายต่าง ๆ ตามองค์การฯ กำหนด

หมวด 3 หน้าที่ของผู้เข้าร่วมเดินรถ

ข้อ 10 ผู้เข้าร่วมเดินรถมีหน้าที่กระทำการดังต่อไปนี้ ด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง

10.1 จัดเก็บค่าโดยสารตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และหรือตามที่องค์การฯ กำหนด

10.2 จัดหาสถานที่เก็บรถของตนเมื่อเสร็จสิ้นการประกอบการขนส่งในแต่ละวัน

10.3 จัดหาผู้ประจำรถซึ่งหมายถึง ผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร (ถ้ามี) ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามกฎหมาย โดยผู้ประจำรถดังกล่าวมีฐานะเป็นลูกจ้างของผู้เข้าร่วมเดินรถหาใช้ลูกจ้างองค์การฯ ไม่

10.4 นำรถออกวิ่งส่งผู้โดยสาร ตามเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และหรือตามที่องค์การฯ กำหนด หากจะนำรถไปใช้ในกิจการอื่น ให้ขออนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรและได้รับอนุญาตจากองค์การฯ เป็นการล่วงหน้า

10.5 จัดทำประวัติผู้ประจำรถตามแบบพิมพ์ที่กฎหมายกำหนด และมอบให้องค์การฯ ทุกครั้งที่มีการรับผู้ประจำรถเข้าทำงาน โดยจะต้องมอบให้แก่องค์การฯ ณ สำนักงานขององค์การฯ ก่อนเริ่มปฏิบัติงานไม่น้อยกว่า 3 วัน

10.6 ให้ผู้ขับรถแสดงบัตรประจำตัวผู้ขับรถตามแบบ ค. ทำระเบียบนี้ โดยใส่กรอบติดไว้ภายในรถ บริเวณที่ผู้โดยสารสามารถมองเห็นได้ง่ายและชัดเจน มิให้มีสิ่งใดปิดบังไว้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

10.7 ซ่อมแซมและบำรุงรักษา รถ รวมทั้งปรับปรุงดัดแปลงแก้ไขให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก และอยู่ในสภาพเรียบร้อยปลอดภัย

10.8 ให้มีตราเครื่องหมาย และเลขประจำรถ รวมทั้งเครื่องหมายอื่น ๆ ตามที่องค์การฯ กำหนด และเมื่อสิ้นอายุสัญญาหรือเมื่อสัญญาเป็นอันเลิกกันแล้ว ต้องลบตราเครื่องหมายและเลขประจำรถออก ออกจากรถให้หมดสิ้นโดยทันที ถ้าผู้เข้าร่วมเดินรถไม่ลบตราเครื่องหมาย และเลขประจำรถออก ผู้เข้าร่วมเดินรถยอมให้องค์การฯ ดำเนินการลบเองได้ โดยผู้เข้าร่วมเดินยินยอมเสียค่าใช้จ่ายเพื่อการนี้ให้แก่องค์การฯ ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่องค์การฯ ดำเนินการ และทั้งนี้ไม่เป็นการตัดสิทธิ์องค์การฯ ในการแจ้งความต่อเจ้าพนักงานให้ดำเนินคดีกับผู้เข้าร่วมเดินรถ ถ้ามีการกระทำที่เป็นความผิดกฎหมาย

10.9 ต้องรักษาความสะอาดตัวรถและอุปกรณ์ของรถทั้งภายในและภายนอกให้สะอาดอยู่เสมอ

10.10 ชำระภาษีรถประจำปี ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน ตรวจสภาพรถ รวมทั้งภาษีเงินได้ และภาษีอื่น ๆ ให้ถูกต้องตามกฎหมาย

10.11 จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันเกียร์ น้ำมันเบรก และวัสดุอุปกรณ์อื่นของรถ

10.12 จัดให้การประกันภัยรถตามที่องค์การฯ กำหนด

ข้อ 11 ผู้เข้าร่วมเดินรถต้องไม่ทำการเปลี่ยนแปลงแก้ไขสาระสำคัญของรถตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากองค์การฯ ก่อน

ข้อ 12 ผู้เข้าร่วมเดินรถจะต้องไม่ให้บุคคลอื่นนอกจากบุคคลที่ได้แจ้งชื่อและประวัติมอบไว้แก่องค์การฯ ตามข้อ 10.5 ขับรถโดยสารคันใดคันหนึ่งตามที่ได้ทำสัญญาไว้กับองค์การฯ ไปทำการเดินรถด้วยประการใด ๆ ในเส้นทางหรือนอกเส้นทางที่องค์การฯ มิได้กำหนด

ข้อ 13 ผู้เข้าร่วมเดินรถจะต้องไม่โอนกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองตาม สัญญานี้ให้แก่บุคคลอื่น หรือให้เช่า หรือให้ใช้ด้วยประการใด ๆ หรือเปลี่ยนรถเป็นรถคันใหม่เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากองค์การฯ

ข้อ 14 การโอนกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองรถเป็นของบุคคลอื่น ผู้เข้าร่วมเดินรถจะต้องชำระหนี้สินที่มีอยู่กับองค์การฯ ให้เสร็จสิ้นก่อน องค์การฯ จึงจะอนุญาตและมอบอำนาจให้ไปโอนกรรมสิทธิ์ต่อกรมการขนส่งทางบกได้ และองค์การฯ มีสิทธิ์ที่จะรับผู้รับโอนเป็นผู้เข้าร่วมเดินรถหรือไม่ก็ได้ แต่ถ้าองค์การฯ ไม่รับโอนเป็นผู้เข้าร่วมเดินรถ หรือผู้รับโอนไม่ประสงค์จะเข้าร่วมเดินรถ ผู้เข้าร่วมเดินรถต้องลบตรา เลขประจำรถ เครื่องหมายออกจากรถให้หมดสิ้นโดยทันที และให้นำความในข้อ 10.8 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใด ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อ 15 การเปลี่ยนแปลงรถคันใหม่ ผู้เข้าร่วมเดินรถต้องนำรถคันเดิมมาลงทะเบียนประจำรถ เครื่องหมายก่อนด้วย องค์การฯ จึงจะอนุญาตให้เปลี่ยนรถและมอบอำนาจให้ผู้เข้าร่วมเดินรถไปดำเนินการต่อกรมขนส่งทางบกต่อไป และให้นำความในข้อ 10.8 มาใช้บังคับโดยลม

ข้อ 16 ผู้เข้าร่วมเดินรถต้องสั่งการและควบคุมดูแลให้ผู้ประจำรถของตนปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก หรือตามคำสั่ง หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

ข้อ 17 หากกรณีที่นำเข้าร่วมเดินรถกับองค์การฯ ถูกเจ้าหน้าที่ใช้สิทธิยึดหน่วง หรือถูกยึดเพื่อการบังคับคดี หรือใช้หนี้ตามกฎหมายใด ๆ หรือถูกริบทรัพย์ตามกฎหมายให้ถือว่าสัญญาข้อ 6 เป็นอันเลิกกันโดยพลัน

ข้อ 18 องค์การฯ มีสิทธิ์จัดผู้ตรวจการ หรือพนักงานอื่น ๆ ทำหน้าที่ดูแลสั่งการให้ผู้ประจำรถปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งของทางราชการหรือขององค์การฯ ถ้าผู้ประจำรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ผู้ตรวจการหรือพนักงานอื่นขององค์การฯ มีอำนาจสั่งให้ผู้ประจำรถหยุดการปฏิบัติหน้าที่ได้เฉพาะที่เท่านั้น ๆ หรือเที่ยวต่อ ๆ ไป ตามที่เห็นสมควร

กรณีผู้ประจำรถคันใดถูกร้องเรียนเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ไม่เหมาะสม หรือกระทำการไม่ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ หรือคำสั่งของทางราชการหรือขององค์การฯ องค์การฯ มีสิทธิ์ให้ผู้เข้าร่วมเดินรถลงโทษผู้ประจำรถผู้นั้นได้ตามควรแก่กรณี หรือสั่งให้หยุดการเดินรถมีกำหนดเวลาตามที่องค์การฯ เห็นสมควร

ข้อ 19 ในกรณีมีเหตุจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการให้บริการประชาชน หรือมีเหตุจำเป็นอย่างอื่น หรือเมื่อองค์การฯ ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียนเส้นทางเดินรถองค์การฯ มีสิทธิ์สั่งการให้ผู้เข้าร่วมเดินรถทำการเดินในช่วงเส้นทางใด หรือสั่งให้โยกย้ายสับเปลี่ยนให้ผู้เข้าร่วมเดินรถนำรถเข้าเดินในเส้นทางสายอื่นตามที่องค์การฯ ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจากทางราชการ หรือสั่งยกเลิกการเดินรถในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งก็ได้ โดยผู้เข้าร่วมเดินรถยินยอมปฏิบัติตามและจะไม่ยกขึ้นเป็นเหตุอ้างเพื่อเรียกร้องสิทธิหรือค่าชดเชยหรือค่าเสียหายจากองค์การฯ

ข้อ 20 ถ้าผู้ร่วมเดินรถไม่ปฏิบัติไม่ถูกต้องตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ในหมวดนี้ องค์การฯ มีสิทธิ์ปรับผู้เข้าร่วมเดินรถเป็นเงินครั้งละ 500 บาท และผู้เข้าร่วมเดินรถต้องชำระค่าปรับให้องค์การฯ โดยพลัน ในกรณีผู้เข้าร่วมเดินรถไม่ปฏิบัติไม่ถูกต้องตามหน้าที่เกินสามครั้ง หรือไม่ชำระค่าปรับให้แก่องค์การฯ องค์การฯ มีสิทธิ์สั่งให้ผู้เข้าร่วมเดินรถหยุดเดินรถได้ทันที หรือจะบอกเลิกสัญญาก็ได้ โดยผู้เข้าร่วมเดินรถยินยอมปฏิบัติตาม และจะไม่ยกขึ้นเป็นเหตุอ้างเพื่อเรียกร้องสิทธิหรือค่าชดเชยหรือค่าเสียหายจากองค์การฯ

หมวด 4 การชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากการขนส่ง

ข้อ 21 ผู้เข้าร่วมเดินรถต้องเป็นผู้รับผิดชอบในบรรดาความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินหรือบุคคล อันเนื่องจากการกระทำของผู้เข้าร่วมเดินรถ หรือผู้ประจักษ์ของผู้เข้าร่วมเดินรถ รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะความบกพร่องทางเทคนิค หรือความขัดข้องของเครื่องยนต์กลไก หรืออุปกรณ์ของรถนั่นเอง แม้ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย ผู้เข้าร่วมเดินรถต้องเป็นผู้รับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายนั่นเองทั้งสิ้น

ผู้เข้าร่วมเดินรถต้องจัดทำประกันรถตู้โดยสาร นอกเหนือจากการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้อื่น โดยมีเงื่อนไขการประกันภัยดังนี้

21.1 ความรับผิดชอบต่อความบาดเจ็บหรือมรณะ ต้องจัดให้มีการประกันภัย ซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายเพื่อความบาดเจ็บ หรือมรณะของบุคคลภายนอก เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ หรือความรับผิดชอบต่อหนึ่งคนไม่น้อยกว่า 250,000 บาท และความรับผิดชอบต่อหนึ่งครั้งในกรณีมากกว่าหนึ่งคนไม่น้อยกว่า 10,000,000 บาท

21.2 ความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร ต้องจัดให้มีการประกันภัย ซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทน เพื่อความบาดเจ็บ หรือมรณะ ของบุคคลที่โดยสารในรถยนต์หรือกำลังขึ้น หรือกำลังลงจากรถยนต์ เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ซึ่งความรับผิดชอบต่อหนึ่งคนไม่น้อยกว่า 100,000 บาท กรณีมรณะ หรือทุพพลภาพกาย และ 50,000 บาท กรณีบาดเจ็บและความรับผิดชอบต่อหนึ่งครั้งในกรณีมากกว่าหนึ่งคน ไม่เกินจำนวนผู้โดยสารที่ระบุไว้ในรายการจดทะเบียนของคู่มือจดทะเบียน

21.3 ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สิน ต้องจัดให้มีการประกันภัย ซึ่งผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ซึ่งความรับผิดชอบต่อไม่น้อยกว่า 500,000 บาท

ถ้าบริษัทผู้รับประกันภัยรายใดที่ผู้เข้าร่วมเดินรถเอาประกันไว้ กำหนดเงื่อนไขความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยสูงสุดในแต่ละประเภทสูงกว่าเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อ 21., 21.2, และ 21.3 ผู้เข้าร่วมเดินรถจะต้องเอาประกันภัยโดยมีเงื่อนไขความคุ้มครองตามที่บริษัทผู้รับประกันภัยกำหนดความคุ้มครองสูงสุดไว้นั้น

ในกรณีที่องค์การฯ ต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายตามกำหนดหมาย หรือตามคำพิพากษา หรือคำสั่งของศาลหรือตามที่องค์การฯ เห็นสมควร เนื่องจากการกระทำของผู้เข้าร่วมเดินรถ หรือผู้กระทำของผู้เข้าร่วมเดินรถตามวรรคแรก เมื่อองค์การฯ ได้ชำระเงินค่าเสียหาย ค่าสินไหมทดแทน เอกสารที่เป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้ร่วมเพื่อการศึกษานั้น ไปจนกระทั่งใช้ไปโดยวิธีใดๆ ก็ตาม ค่าฤชาธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ไปจำนวนเท่าใด องค์การฯ มีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้เข้าร่วมไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เดินรถได้โดยผู้เข้าร่วมเดินรถยินยอมชดใช้คืนในให้องค์การฯ พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี .
จนกว่าผู้เข้าร่วมเดินรถจะชำระเสร็จ หากผู้เข้าร่วมเดินรถละเลย องค์การฯ มีสิทธิหักเอาจากเงิน
ประกันตามข้อ 22

ข้อ 22 เพื่อเป็นหลักประกันในการที่องค์การฯ ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายหรือชดใช้เงิน
ให้แก่บุคคลภายนอก ผู้เข้าร่วมเดินรถต้องวางเงินสดไว้เป็นประกันให้องค์การฯ ในวันทำสัญญาเป็น
เงินค้ำละ 2,000 บาท (สองพันบาทถ้วน) และองค์การฯ จะคืนเงินประกันให้แก่ผู้เข้าร่วมเดินรถเมื่อ
ความผูกพันตามสัญญาสิ้นสุดลง และผู้เข้าร่วมเดินรถไม่มีหนี้สินค้างชำระอยู่กับองค์การฯ

ในกรณีที่มีการต่อสัญญา ให้นำหลักประกันสัญญาในวรรคแรก ไปเป็นหลักประกันสัญญา
ฉบับที่ต่ออายุทุกครั้ง

ผู้เข้าร่วมเดินรถต้องนำเงินประกันที่ขาดจำนวนมาเพิ่มจนครบจำนวนภายใน 15 วัน นับแต่วัน
ที่ได้รับแจ้งจากองค์การฯ หากพ้นกำหนดผู้เข้าร่วมเดินรถจะต้องชำระดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี
จนกว่าผู้เข้าร่วมเดินรถจะชำระเสร็จ

ข้อ 23 ถ้าผู้เข้าร่วมเดินรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในหมวดนี้ขององค์การฯ มีสิทธิ์สั่ง
ให้ผู้เข้าร่วมเดินรถหยุดเดินรถได้ทันที หรือจะบอกเลิกสัญญาก็ได้ โดยผู้เข้าร่วมเดินรถยินยอมปฏิบัติ
ตามและจะไม่ยกขึ้นเป็นเหตุอ้างเพื่อเรียกร้องสิทธิหรือค่าชดเชยหรือค่าเสียหายจากองค์การฯ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถตู้โดยสารประจำทาง

คณะกรรมการจัดระเบียบรถตู้โดยสารปรับอากาศร่วมบริการได้ทำการกำหนดกฎต่าง ๆ ให้มีผลบังคับใช้กับรถตู้โดยสารปรับอากาศ ในประเด็นดังต่อไปนี้

1) จำนวนรถ

- อายุของใบอนุญาตประกอบการ คือ 7 ปี โดยให้ปฏิบัติตามกฎหมายและเงื่อนไขที่กำหนดตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522
- กำหนดจำนวนรถในเส้นทาง

2) สิทธิในรถ

- ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในรถที่ใช้ในการขนส่ง ลักษณะ ชนิด ขนาด สีของรถ และเครื่องหมาย
- ต้องใช้รถมาตรฐาน 2 จ (ที่นั่งไม่เกิน 12 ที่นั่ง)
- สีตัวถังรถ ให้ตัวถังยังคงเป็นสีเดิม แต่คาดสีเหลืองและน้ำเงิน พร้อมระบุชื่อเส้นทางโดยแสดงไว้ที่ด้านนอกตัวรถทั้งสองข้าง

เครื่องหมายที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคันโดยแสดงไว้ที่ด้านนอกตัวรถด้านซ้าย

สำหรับเส้นทางรถโดยสารประจำทาง (รถตู้ปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง

1. ชื่อเส้นทาง
2. เครื่องหมายองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ดังตัวอย่างข้างล่างนี้)



เครื่องหมายที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคันโดยแสดงไว้ที่ด้านนอกตัวรถด้านขวา

สำหรับเส้นทางรถโดยสารประจำทาง (รถตู้ปรับอากาศ) หมวด 1 ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง

1. ชื่อเส้นทาง
2. เครื่องหมายองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ดังตัวอย่างข้างล่างนี้)



- 3) จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก และวิธีการบรรทุก
 - รถที่นำมาใช้ในการขนส่งต้องมีจำนวนที่นั่ง และ/หรือ ที่สำหรับผู้โดยสารยืนตามที่ กรรมการขนส่งทางบกกำหนด
 - วิธีการบรรทุกให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก กลางกำหนด

- 4) จำนวนผู้ประจำรถ

- ผู้ประจำรถ 1 คน / คัน
- ผู้เก็บค่าโดยสาร 1 คน / คัน

- 5) เวลาทำงานประจำวัน

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องเปิดทำงานประจำวันที่สำนักงานใหญ่ และ/หรือ สำนักงานสาขา ตั้งแต่เวลา 08.30 น. – 16.30 น. (เป็นอย่างน้อย) เว้นวันเสาร์-อาทิตย์และวันหยุดราชการ

- 6) สถานที่เก็บ ช่อมแซม และบำรุงรักษารถ

- 7) กำหนดกฎระเบียบและมารยาทในการขับรถเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ดังนี้

- ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
- กำหนดอัตราค่าโดยสารในแต่ละเส้นทาง (อยู่ระหว่าง 8-43 บาทขึ้นอยู่กับ

ระยะทาง)

- การรับ - ส่งผู้โดยสารต้องจอดตรงป้ายที่กำหนด
- ห้ามขับรถในช่องทางเดินรถทางขวา
- สวมเสื้อผ้าที่สุภาพ ขณะปฏิบัติหน้าที่
- ไม่สูบบุหรี่ขณะขับรถ
- ไม่ดื่มสุราในช่วงก่อนขับรถ

8) กำหนดอัตราการเดินทางขั้นต่ำ (เที่ยว/วัน)

โดยในการประชุมครั้งที่ 18/2543 เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2543 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้ทำการปรับปรุงเงื่อนไขจำนวนรถ เวลา จำนวนเที่ยวของการเดินรถใหม่



(สำเนา)

ชด.บ. ๑๒ ก.



ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง
ด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร

ใบอนุญาตที่ 37 / 2542

นายทะเบียนออกใบอนุญาตให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
สำนักงานขอ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ อยู่เลขที่ 131 ครอบ/ชอบ
ถนน เลียบสวนมิตร หมู่ที่ ตำบล/แขวง พายัพ
อำเภอ/เขต พายัพ จังหวัด กรุงเทพมหานคร

มีสิทธิประกอบการขนส่งประจำทาง ในเส้นทาง หมวด 1 รายปี ค.64 อุบลราชธานี - ปากเกร็ด (ทางค)
ใบอนุญาตฉบับนี้ให้มีอายุ ๑ ปี นับตั้งแต่วันที่ 24 เดือน พ.ศ. 2542
ถึงวันที่ 23 เดือน พ.ศ. 2543
โดยให้ปฏิบัติตามกฎหมาย และเงื่อนไขที่นายทะเบียนกำหนดตามมาตรา ๓๑ แห่งพระราชบัญญัติ
การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในใบอนุญาตนี้

ให้ไว้ ณ วันที่ 24 เดือน มีนาคม พ.ศ. 2542

(นายวันดี ศินดิโกวิทย์)
ผู้อำนวยการสำนักควบคุมการขนถ่าย
ทำการแทน นายทะเบียน
24 ก.ย. 42





ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งต้องไว้รถที่มีลักษณะตามที่กำหนดไว้ข้อ ๓ มีจำนวนอย่างน้อย

๓๐ คัน

(๒) สัตินิรโรค

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งต้องมีรถบรรทุกหรือสิบล้อที่ครอบครองในรถที่ใช้ในการขนส่ง

(๓) ลักษณะ ชนิด ขนาด สีของรถ และเครื่องหมาย

(ก) ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่ง ต้องไว้รถ

หมายเลข 29 (สีน้ำเงิน 12 คัน)

๓๐ ๓๔

จำนวน ๓๐-๓๔ คัน

จำนวน - คัน

จำนวน - คัน

จำนวน - คัน

จำนวน - คัน

จำนวน - คัน

จำนวน - คัน

(ข) ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งไว้รถต่อไปนี้เป็นสีตัวรถ

สีน้ำเงิน ค่ายี่ห้ออื่นและสีเงิน

(ค) ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งไว้เครื่องหมายตามแบบที่แนบท้ายใบอนุญาตเป็นเครื่องหมายที่ต้องให้ปรากฏประจำรถ

คัน โดยแสดงไว้ที่ด้านนอกตัวรถทั้งสองข้าง

(๔) จำนวนทางวิ่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก และวิธีการบรรทุก

(ก) รถที่นำมาใช้ในการขนส่งแต่ละคันต้องมีจำนวนทางวิ่งและหรือที่สำหรับผู้โดยสารอันตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

(ข) วิธีการบรรทุกให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด

(๕) จำนวนผู้ประจำรถ

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งต้องมีผู้ประจำรถอย่างน้อย ดังนี้

(ก) ผู้ขับรถ 1 คนต่อรถ ๑ คัน (ค) นายตรวจ 1 คน

(ข) ผู้เก็บค่าโดยสาร ๑ คนต่อรถ ๑ คัน (ง) ผู้บริการ 1 คนต่อรถ ๑ คัน

(๖) มาตรฐานบริการ

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งต้องบริการโดยมีมาตรฐาน ดังนี้

(ก) -

(ข) -

(ค) -

(๗) เวลาทำงานประจำวัน

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งต้องปฏิบัติตามจำนวนที่สำนักงานใหญ่ และหรือสำนักงานสาขา ตั้งแต่เวลา 0๕.30 น.

16.30 น. เป็นอย่างน้อย เว้นวัน เสาร์-อาทิตย์และวันหยุดราชการ

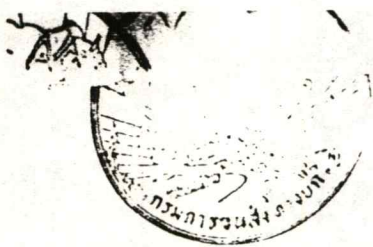
(๘) สถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งต้องมีสถานที่เก็บ ช่อม และบำรุงรักษารถ ดังนี้

(ก) สถานที่เก็บรถต้องอยู่ที่ สถานีรถ 215 ถนนสายรถ ๓. ขาขบวน อ.เมือง จ.สมุทรปราการ

(ข) สถานที่ซ่อมและบำรุงรักษารถต้องอยู่ที่ สถานีรถ 215 ถนนสายรถ ๓. ขาขบวน อ.เมือง จ.สมุทรปราการ

(๙) เงินไซออน



ม.ศ.ร. ๒๒

วันที่ ๒๑ เดือน ๑๑ พ.ศ. ๒๕๒๓

โดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการประชุมครั้งที่ 18/2543
เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2543 นายทะเบียนกลางจึงกำหนด(ปรับปรุง) เงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนรถ (รถ
และจำนวนเที่ยวของการเดินรถ ตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไว้
ในใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งประจำทางด้วยรถที่เข้าในการขนส่งผู้โดยสาร (รถปรับอากาศ) หมวด 1
ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง สายที่ ก.64 อุบลราชธานี - ปากเกร็ด
(ทางด่วน)
จากเดิมเป็น เดินรถขึ้นตัววันละ 16 เที่ยว จำนวนรถ 40 - 74 คัน โดยห้ารถตาราง
การเดินรถเลขที่ 11/5112/2543

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

(นายกรัชา สังวรฤทธิรักษ์)

ผู้อำนวยการสำนักงานการขนส่ง

กระทรวงคมนาคม

16 ต.ค. 43





การจำแนกกลุ่มเขตและอำเภอของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

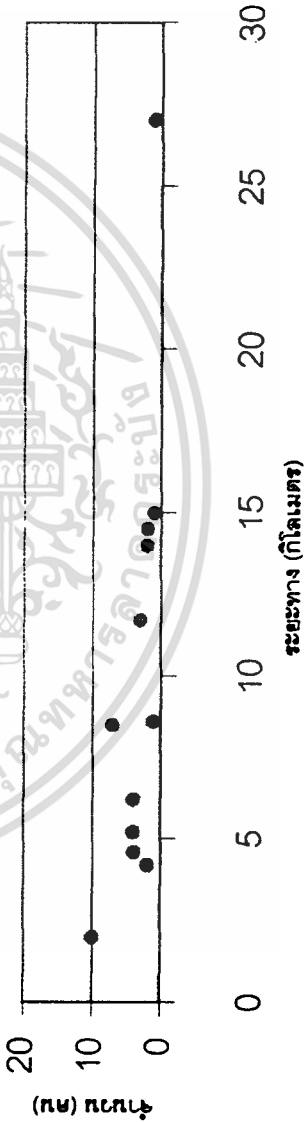
บริเวณกลุ่ม/เขตอำเภอ	เขต/อำเภอ
กรุงเทพมหานคร เขตเมืองชั้นในตะวันออก เขตเมืองชั้นในตะวันตก เขตต่อเมืองตะวันออก เขตต่อเมืองตะวันตก เขตชานเมืองตะวันออก	พระนคร, บิ่อมปราบคัตรูพ่าย, สัมพันธวงศ์, ปทุมวัน, ราชเทวี, บางรัก, ดุสิต, พญาไท, สาทร, ยานนาวา, บางคอแหลม, บางซื่อ, จตุจักร, ห้วยขวาง, ดินแดง, คลองเตย, วัฒนา บางพลัด, บางกอกน้อย, บางกอกใหญ่, คลองสาน, ธนบุรี ดอนเมือง, หลักสี่, บางเขน, สายไหม, ลาดพร้าว, บางกะปิ, พระโขนง, บางนา, ประเวศ, สวนหลวง, บึงกุ่ม, วังทองหลาง, คันนายาว, สะพานสูง ตลิ่งชัน, ทวีวัฒนา, ภาษีเจริญ, บางแค, หนองแขม, ราษฎร์บูรณะ, ทุ่งครุ, จอมทอง มีนบุรี, คลองสามวา, ลาดกระบัง, หนองจอก
นนทบุรี เขตต่อเมืองนนทบุรี เขตชานเมืองนนทบุรี เขตชนบทนนทบุรี	เมืองนนทบุรี, บางกรวย, ปากเกร็ด บางบัวทอง, บางใหญ่ ไทรน้อย
ปทุมธานี เขตต่อเมืองปทุมธานี เขตชานเมืองปทุมธานี เขตชนบทปทุมธานีตะวันออก เขตชนบทปทุมธานีตะวันตก	เมืองปทุมธานี, รัษฎบุรี คลองหลวง, ลำลูกกา, สามโคก หนองเสือ ลาดหลุมแก้ว
สมุทรปราการ เขตต่อเมืองสมุทรปราการ เขตชานเมืองสมุทรปราการตะวันออก เขตชานเมืองสมุทรปราการตะวันตก	เมืองสมุทรปราการ, พระประแดง บางพลี, บางบ่อ, บางเสาธง พระสมุทรเจดีย์
สมุทรสาคร เขตชานเมืองสมุทรสาคร เขตชนบทสมุทรสาคร	เมืองสมุทรสาคร, กระทุ่มแบน บ้านแพ้ว
นครปฐม เขตชานเมืองนครปฐม เขตชนบทนครปฐม	เมืองนครปฐม, นครชัยศรี, สามพราน, พุทธมณฑล กำแพงแสน, ดอนตูม, บางเลน

เอกสารที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2545. เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



วัน	ตำบล	ความถี่ (คม)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ความถี่ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะทางเฉลี่ย (กิโลเมตร)
ถนนพหลโยธิน-พิจิตร	คลองหนึ่ง	4	6.2	24.8	2.4
	คลองห้า	3	11.7	35.1	
	บึงน้ำรักษ์	1	27	27	
	กิ่งซีโด	4	5.2	20.8	
	ประชาธิปไตย	10	2	20	
	บ้านใหม่	1	8.6	8.6	
	หลักหก	1	4.6	18.4	
	สีกัน	7	8.5	59.5	
	ทุ่งสองห้อง	2	14	28	
	ตลาดบางเขน	2	14.5	29	
	อนุสาวรีย์	1	15	15	
	คูคต	2	4.2	8.4	

ตาราง 1 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทาง วันพืวจอร์พัรค์ครั้งลิต



รูป 1 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทาง
วันพืวจอร์พัรค์ครั้งลิต

วัน	ตำบล	ความถี่ (คน)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ความถี่ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะทางเฉลี่ย (กิโลเมตร)
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-ปากเกร็ด	คลองพระอุดม	6	4	24	3.9
	ปากเกร็ด	9	1.5	13.5	
	บางพูด	4	2.8	11.2	
	บ้านใหม่	2	5.1	10.2	
	คลองเกลือ	3	2.2	6.6	
	บางตลาด	13	1.8	23.4	
	ท่าทราย	2	2.7	5.4	
	ไทรน้า	1	5.5	5.5	

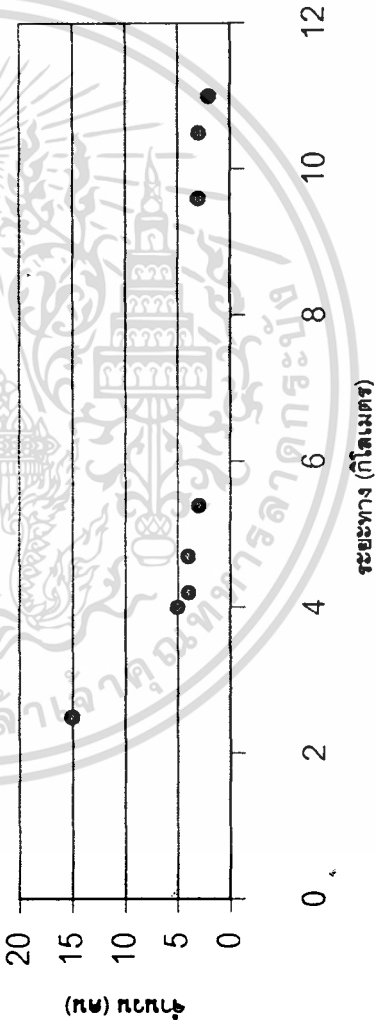
ตาราง 2 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทาง วินปากเกร็ด



รูป 2 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทาง
วินปากเกร็ด

วัน	ตำบล	ความถี่ (คน)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ความถี่ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะทางเฉลี่ย (กิโลเมตร)
เอกสาร	มโนบุรี	15	2.5	37.5	3.7
	บางขัน	4	4.7	18.8	
	ทวายทองดิน	4	4.2	16.8	
	ทวายทองดินใต้	3	5.4	16.2	
	คูฝั่งเหนือ	3	9.6	28.8	
	โคกแฝด	2	11	22	
	เจ้าผักชี	3	10.5	31.5	
	แสนสาป	5	4	20	

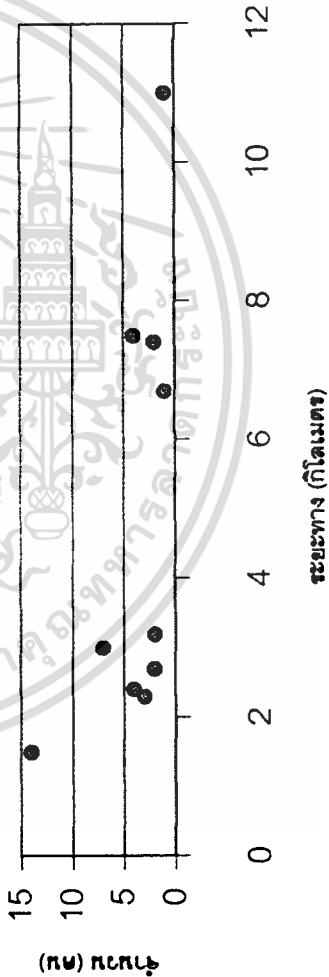
ตาราง 3 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทางวันมโนบุรี



รูป 3 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทางวันมโนบุรี

วัน	ตำบล	ความถี่ (คน)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ความถี่ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะทางเฉลี่ย (กิโลเมตร)
อาสาสมัครชมรมภูมิ-ราม22	วังทองหลาง	4	2.4	9.6	2.8
	คลองจั่น	7	3	21	
	สะพานสูง	2	7.4	14.8	
	คลองสองต้นอุ่ม	1	11	11	
	ประเวศ	4	7.5	30	
	สวนหลวง	2	3.2	6.4	
	บางจาก	1	6.7	6.7	
	พระโขนง	3	2.3	6.9	
	คลองตัน	2	2.7	5.4	
	หัวหมาก	1	1.5	2.1	

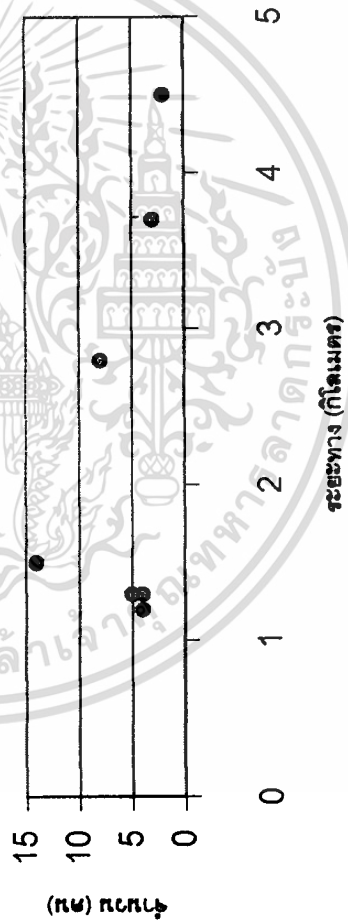
ตาราง 4 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทาง วินรามาแห่ง 22



รูป 4 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทาง
วินรามาแห่ง 22

วัน	ตำบล	ความถี่ (คน)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ความถี่ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะทางเฉลี่ย (กิโลเมตร)
อาทิตย์ที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๓	วัดพระยาไกร	8	2.8	22.4	7.6
	บางคอแหลม	3	3.7	11.1	
	บางโคล่	4	1.3	5.2	
	ทุ่งวัดดอน	5	1.3	6.5	
	คลองเตย	2	4.5	9	
	ทองหล่อ	14	1.5	21	
	บางโพงทาง	4	1.2	4.8	

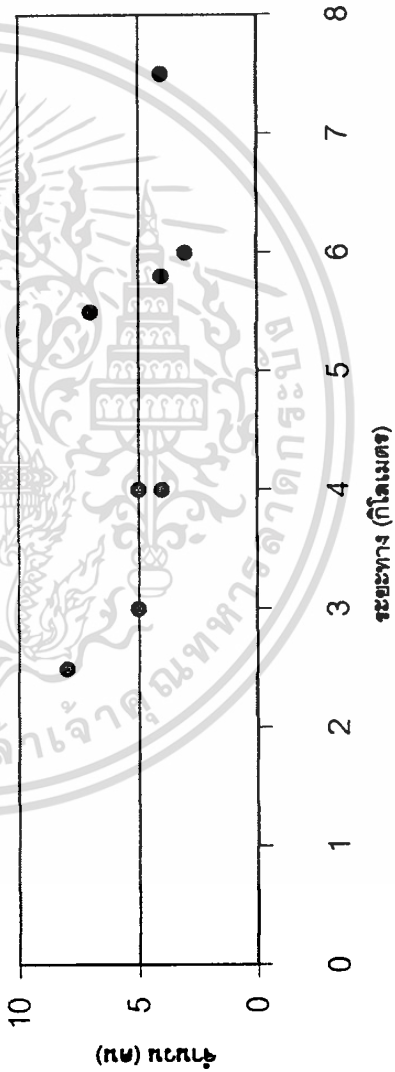
ตาราง 5 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทาง วันพระราม 3



รูป 5 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทาง วันพระราม 3

วัน	ตำบล	ความถี่ (คน)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ความถี่ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะทางเฉลี่ย (กิโลเมตร)
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ-การเคหะธนบุรี	บางขุนเทียน	4	4	16	4.7
	บางคอ	3	6	18	
	จอมทอง	5,	3	15	
	บางปะกอก	4	5.8	23.2	
	บางมด	7	5.5	38.5	
	ราษฎร์บูรณะ	4	7.5	30	
	ท่าข้าม	8	2.5	20	
	แสงคำ	5	4	20	

ตาราง 6 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทาง วินการเคหะธนบุรี



รูป 6 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและความถี่ในการเดินทาง
วินการเคหะธนบุรี



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

10. (กรณีทำงาน หรือศึกษา) ปัจจุบันสถานที่ทำงานหรือสถานที่ศึกษาของท่านอยู่ที่

แขวง _____ เขต _____ จังหวัด _____

11. รูปแบบการเดินทางประจำวัน (เรียงตามลำดับหมายเลข 1,2,3,... ตั้งแต่บ้านจนถึงจุดหมายในการเดินทาง

หมายเหตุ รูปแบบการเดินทางสามารถซ้ำกันได้)

* ก่อนขึ้นรถตู้โดยสารประจำทาง

() เดินเท้า () รถจักรยานยนต์รับจ้าง () รถสองแถว
() รถโดยสารประจำทาง () รถไฟฟ้า () รถตู้โดยสารประจำทาง
() อื่น ๆ โปรดระบุ _____

* หลังลงรถตู้โดยสารประจำทาง

() เดินเท้า () รถจักรยานยนต์รับจ้าง () รถสองแถว
() รถโดยสารประจำทาง () รถไฟฟ้า () รถตู้โดยสารประจำทาง
() อื่น ๆ โปรดระบุ _____

12. ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทาง _____ ชั่วโมง _____ นาที

13. ความถี่ในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง / สัปดาห์

() น้อยกว่า 2 ครั้ง () 2 - 5 ครั้ง () 5 - 8 ครั้ง
() 8 - 10 ครั้ง () 10 ครั้งขึ้นไป

14. ส่วนใหญ่ ช่วงเวลาใดที่ท่านใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

() 05:01 - 10:00 น. () 10:01 - 16:00 น.
() 16:01 - 20:00 น. () 20:01 - 24:00 น.

15. สาเหตุที่ท่านเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง (โปรดตอบ 3 อันดับโดยเรียงตามความสำคัญ)

() ระบบรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ไม่เอื้ออำนวย () ความสะดวกในการเข้าถึง
() ความสบายในการเดินทาง () ความรวดเร็วในการเดินทาง
() ความปลอดภัยในการเดินทาง () ความน่าเชื่อถือของบริการ
() ราคาสมเหตุสมผล () อื่น ๆ โปรดระบุ _____

ตอนที่ 3 : ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและความพึงพอใจในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง

16. ท่านมีปัญหาในการใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเหล่านี้หรือไม่ พร้อมเหตุผล

บริการรถตู้โดยสารประจำทาง	ระดับความพึงพอใจ			ไม่มี ความเห็น	ถ้าไม่พอใจ โปรดระบุเหตุผล
	ไม่พอใจ	ปานกลาง	พอใจมาก		
ความครอบคลุมของเส้นทางในการให้บริการ					
ระยะเวลาในการปล่อยรถตู้โดยสาร					
ช่วงเวลาในการให้บริการ					
สภาพรถตู้โดยสารประจำทาง					
ความเย็นของเครื่องปรับอากาศ					
ความสะดวกในการเข้าถึงสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร					

บริการรถตู้โดยสารประจำทาง	ระดับความพึงพอใจ			ไม่มี ความเห็น	ถ้าไม่พอใจ โปรดระบุเหตุผล
	ไม่พอใจ	ปานกลาง	พอใจมาก		
ความชัดเจนของป้ายจอดรถตู้โดยสาร					
ความสะอาดของสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร					
ขนาดความกว้างของเบาะที่นั่ง					
มารยาทของพนักงานขับรถตู้โดยสาร					
การให้การประกันภัยต่อผู้โดยสาร					
การให้ข้อมูลในเรื่องอัตราค่าโดยสาร					
การให้ข้อมูลในเรื่องเส้นทางเดินรถปัจจุบัน					
การให้ข้อมูลในเรื่องตารางเวลาเดินรถ					
ความสะดวกในการจ่ายค่าโดยสาร					

17. ตามความคิดเห็นของท่าน ท่านคิดว่าบริการของรถตู้โดยสารประจำทางควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกใดเพิ่ม			
สิ่งอำนวยความสะดวก	ควรมี	ไม่ควรมี	
โทรทัศน์			
วิทยุ			
หนังสือ / หนังสือพิมพ์ / นิตยสาร ให้อ่าน			
น้ำดื่ม			
เครื่องปรับอากาศ			

18. ตามความคิดเห็นของท่าน ท่านต้องการให้ขยายเส้นทางเดินรถตู้โดยสารประจำทางออกไปยังพื้นที่ข้างเคียงหรือไม่	
() ควรขยาย (ขยายไปยังบริเวณ _____) () ไม่ควรขยาย	
19. ตามความคิดเห็นของท่าน ท่านต้องการให้รถตู้เพิ่มเส้นทางเดินรถหรือไม่	
() เพิ่ม (โปรดระบุจุดเริ่มต้น-จุดหมายปลายทาง _____) () ไม่เพิ่ม	

ตอนที่ 4 : ข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถในการเชื่อมโยงระบบขนส่งระหว่างรถตู้โดยสารประจำทาง- ระบบขนส่งสาธารณะทั่วไป

20. โดยปกติ ท่านใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางร่วมกับรถตู้โดยสารประจำทางหรือไม่ ถ้าใช่เป็นประเภทใด	
() ใช่ เป็นประเภท..... () รถโดยสารร่วมประจำทางธรรมดา () ไม่ใช่	
() รถโดยสารร่วมประจำทางปรับอากาศ	
() รถโดยสารร่วมประจำทางปรับอากาศพิเศษ (รถยูโร)	
21. ตามความคิดเห็นของท่าน รู้สึกอย่างไรกับการที่มีรถตู้โดยสารประจำทางเข้ามาช่วยเสริมระบบขนส่ง	
() พอใจมาก () ค่อนข้างพอใจ () ไม่พอใจ () ไม่เห็นด้วย	
22. ตามความคิดเห็นของท่าน ความสามารถของรถตู้โดยสารประจำทางในแง่ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด	
() เห็นด้วยมาก () เห็นด้วย () ไม่แน่ใจ () ไม่เห็นด้วย	
23. ท่านต้องการให้มีระบบขนส่งที่เร็วตัวเพียง 1 ใบ (ตัวต่อ) แต่สามารถเดินทางได้ตลอดเส้นทางและทุกรูปแบบหรือไม่	
() ต้องการ () ไม่ต้องการ	

สำหรับเจ้าหน้าที่

☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐

ประวัติผู้เขียน

นางสาวจุฑพร นนทศิริ เกิดเมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ.2520 ที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีวิทยาศาสตร์บัณฑิต (ภูมิศาสตร์) จากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เมื่อปี พ.ศ. 2541 และได้เข้าศึกษาต่อในภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง สาขาวิชาการวางแผนชุมชน เมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ในปี พ.ศ. 2542

เดือน มีนาคม พ.ศ.2544 เข้าทำงานในตำแหน่งเจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน โครงการจัดทำแผนที่เพื่อการบริหารทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ สำนักงาน ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จากนั้น เดือนสิงหาคม พ.ศ.2545 เข้ารับราชการที่กรมทรัพยากรน้ำบาดาล กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (กรมทรัพยากรธรณีเดิม)