

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

เมืองเชียงใหม่ มีชื่อที่ปรากฏในตำนานว่า "นพบุรีศรีนครพิงค์เชียงใหม่" เป็นราชธานีของอาณาจักรล้านนาไทยมาตั้งแต่พระยามังรายทรงสร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ.1839 ซึ่งมี อายุครบ 718 ปี ในปี พ.ศ. 2554 และได้มีวิวัฒนาการสืบเนื่องกันมาในประวัติศาสตร์ตลอดมา (ข้อมูลจังหวัดเชียงใหม่, 2554) ทำให้ในปัจจุบันจังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดที่มีขนาดใหญ่ มีความเจริญเติบโตและมีศักยภาพในการพัฒนาอยู่ในระดับสูง ทั้งทางด้านธุรกิจการท่องเที่ยว อุตสาหกรรม การค้าและการลงทุน จึงกลายเป็นเมืองหลวงและศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดของภาคเหนือ (ข้อมูลจังหวัดเชียงใหม่, 2554) นอกจากนี้ในปี 2553 "เทรเวล แอนด์ เลชเชอร์" (Travel & Leisure) นิตยสารด้านการท่องเที่ยวชื่อดังของประเทศสหรัฐอเมริกาทำการจัดลำดับเมืองท่องเที่ยวที่ดีที่สุดในโลก หรือ World's Best Award ประจำปี 2553 เชียงใหม่ได้ชื่อว่าเป็นเมืองแห่งการท่องเที่ยวอันดับ 2 ของโลก และของภูมิภาคเอเชีย (รองจากกรุงเทพมหานคร) อีกด้วย (Travel & Leisure, 2010) ด้วยเหตุดังกล่าวจึงมีผู้คนจากภูมิภาคต่างๆและจากทั่วโลก หลังไหลเข้ามายังจังหวัดเชียงใหม่เป็นจำนวนมาก ดังนั้นเมืองที่มีขนาดใหญ่เช่นนี้ จึงต้องการระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสม เพื่อรองรับความต้องการที่มีในปัจจุบัน

ระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดเชียงใหม่ เริ่มขึ้นตั้งแต่ในช่วงที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2497 ประกาศบังคับใช้ โดยระบบการขนส่งมวลชนของจังหวัดเชียงใหม่ มีรูปแบบการให้บริการที่สำคัญๆอยู่ด้วยกัน 5 ประเภท คือ

1. รถประจำทางระหว่างเมืองเชียงใหม่กับอำเภอต่าง ๆ ภายนอกเมืองเชียงใหม่
2. รถสองแถวคิว เป็นรถโดยสารขนาดเล็กที่วิ่งบริเวณคิวรถในเมืองเชียงใหม่กับชุมชน ภายนอกเมืองเชียงใหม่ เช่น รถสันกำแพง (รถขาว) รถสันทราย (รถเขียว) รถสันป่าตอง (รถเหลือง) เป็นต้น
3. รถสองแถวในเขตเมืองเชียงใหม่ (รถสีส้มแดง) เป็นระบบรถสองแถววิ่งไม่ประจำทาง และค่าโดยสารต่อรถกันได้
4. รถสามล้อเครื่อง เป็นระบบเหมือนรถแท็กซี่ทั่วไป

5. รถสามล้อถีบ ส่วนใหญ่จอดรับผู้โดยสารบริเวณตลาดสด โรงแรม และสถานีรถไฟ

ในปี 2550 เริ่มมีแท็กซี่มอเตอร์ให้บริการในจังหวัดเชียงใหม่ โดยรถมีสีเหลือง-น้ำเงิน เป็นแท็กซี่สหกรณ์ ส่วนสีแดง-เหลืองเป็นแท็กซี่ส่วนบุคคล (ข้อมูลจังหวัดเชียงใหม่, 2554) อย่างไรก็ตามจากระบบขนส่งมวลชนทั้ง 5 ประเภท ในเขตเมืองเชียงใหม่ รถสองแถว (รถสี่ล้อแดง) ยังเป็นที่สนใจใช้บริการของชาวเชียงใหม่มากที่สุด แต่ปัจจุบันรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่มีการจัดการโดยให้ส่วนบุคคลหรือเอกชนเข้ามาประกอบการเดินรถ ในรูปของสหกรณ์ ที่ชื่อว่า สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด และได้ขออนุญาตสัมปทานเส้นทางในเขตตัวเมืองเชียงใหม่จำนวน 30 เส้นทาง ในปัจจุบันขอปรับการสัมปทานการเดินรถจากกรมขนส่งทางบกไว้ทั้งสิ้น 18 เส้นทาง โดยจะเห็นได้จากตารางที่ 1.1 แสดงถึงจำนวนรถสี่ล้อแดงที่วิ่งในแต่ละเส้นทางภายในจังหวัดเชียงใหม่

ตารางที่ 1.1 จำนวนรถสี่ล้อแดงในแต่ละเส้นทางเดินรถ

เส้นทางเดินรถ (สาย)	จำนวนรถในเส้นทาง (คัน)
สายที่ 1 โรงพยาบาลนครพิงค์(ด้านหลัง) – บ้านแม่สะ	150
สายที่ 2 บ้านแม่วุดอยปุย – บิ๊กซีดอนจัน	151
สายที่ 3 บ้านน้ำตัน – สนามบิน	150
สายที่ 4 มหาวิทยาลัยเชียงใหม่(ด้านหลัง) – ตลาดทรายแก้ว	218
สายที่ 5 ตลาดทรายแก้ว – บ้านแม่วุดอยปุย	138
สายที่ 6 บ้านต้นโชคหลวง – สถานีขนส่ง (ข้างเฟือก)	98
สายที่ 7 บ้านน้ำไทรง - สถานีขนส่ง (ข้างเฟือก)	88
สายที่ 8 สถานีขนส่ง (ข้างเฟือก) – ป่าแดด	50
สายที่ 9 วัดสันทรายยมหาวงศ์ - สถานีขนส่ง (ข้างเฟือก)	44
สายที่ 10 บ้านศรีบัวเงิน – โรงพยาบาลนครพิงค์(ด้านหลัง)	140
สายที่ 11 ฟิชสวนโลก – คาร์ฟูร์	116
สายที่ 12 ตลาดป่าข่อย – บ้านแม่วุดอยปุย	114
สายที่ 13 วัดสันทรายหลวง - สถานีขนส่ง (ข้างเฟือก)	47
สายที่ 14 ศูนย์ราชการ – วงแหวนรอบกลาง	67
สายที่ 15 เชียงใหม่ไนท์ซาฟารี - โรงพยาบาลนครพิงค์ (ด้านหลัง)	152
สายที่ 16 ตลาดสามแยก – โรงพยาบาลนครพิงค์(ด้านหลัง)	57

ตารางที่ 1.1 จำนวนรถสี่ล้อแดงในแต่ละเส้นทางเดินรถ (ต่อ)

สายที่ 17 บ้านแม่วุดอยปุย – บวกครก	184
สายที่ 18 วัดอุปคุต – วัดอุปคุต(กลับทางเดิม)	19
สายน้ำบ่อหลวง 10	113
อาเขต 30	103
รวมรถสี่ล้อแดง	2,199

ที่มา : สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด (ข้อมูล วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2554)

จากตารางที่ 1.1 ได้ชี้ให้เห็นว่าระบบขนส่งมวลชนโดยรถสาธารณะ (สี่ล้อแดง) ที่ดำเนินการให้บริการแก่ประชาชนในจังหวัดเชียงใหม่ ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างเหมาะสมจนเป็นทางเลือกในการเดินทางได้ เนื่องจากอัตราค่าโดยสารที่ค่อนข้างสูงหรือคิดราคาในกรณีเหมาจ่ายซึ่งถูกกำหนดจากการตกลงกันระหว่างผู้ประกอบการและผู้โดยสาร นอกจากนี้เส้นทางในการให้บริการนั้นไม่มีความชัดเจน ไม่สามารถระบุเวลาเดินทางได้แน่นอน และผู้ขับรถจะเป็นผู้กำหนดเส้นทางในการให้บริการในแต่ละวัน ซึ่งบ่อยครั้งเป็นเส้นทางที่วกวนเพื่อพยายามเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร แต่กลับส่งผลให้ระยะเวลาการเดินทางเพิ่มขึ้นตามไปด้วย อีกทั้งยังไม่มีจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารที่แน่นอนเนื่องจากจุดจอดรับ-ส่งนั้นขึ้นอยู่กับความพึงพอใจของผู้ประกอบการและผู้โดยสาร ทำให้เกิดขบวนการจางรออยู่เสมอ ทำให้การใช้บริการรถสี่ล้อแดงไม่เป็นที่นิยมของประชาชน (คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2554) อีกทั้งยังขาดระบบขนส่งมวลชนที่จะสามารถขนส่งคนคราวละมาก ๆ เพื่อรองรับการเดินทางภายในเขตเมืองและเข้า-ออกเขตเมืองของประชาชนในแต่ละวัน แต่กลับผูกขาดการเดินทางอยู่ที่รถยนต์ขนาดเล็กหรือรถสองแถว (โดยเฉพาะรถสี่ล้อแดง) ส่วนรถประเภทอื่น ๆ อาทิ รถสามล้อเครื่อง รถเขี้ยว และรถสามล้อใช้แรงงานคน มีผู้ใช้บริการน้อยมาก ดังนั้นจึงส่งผลให้ประชาชนมีอัตราการครอบครองรถส่วนตัวในอัตราสูงอย่างรวดเร็ว โดยมีอัตราการใช้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ช่วง ปี พ.ศ. 2549 ถึง ปี พ.ศ. 2553 รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (รถเก๋ง) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รถกระบะ) และรถจักรยานยนต์ เป็นกลุ่มยานพาหนะที่มีอัตราการจดทะเบียนเพิ่มขึ้นสูงอย่างต่อเนื่องมากที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 1.2 ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด และมลภาวะทางอากาศในปัจจุบัน

ตาราง 1.2 ข้อมูลรถที่จดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2549 ถึง ปี พ.ศ. 2553

ประเภท	2549	2550	2551	2552	2553
จดทะเบียนตาม พ.ร.บ. รถยนต์	734,112	813,220	849,954	877,574	920,711
1.รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	106,650	122,135	131,962	140,657	152,024
2.รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	9,753	10,573	10,616	10,800	11,119
3.รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	132,880	145,963	153,101	158,682	166,297
4.รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	18	31	32	35	38
5.รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด	0	0	0	0	1
6.รถรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน	28	79	153	183	222
7.รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง	4	4	3	3	2
8.รถยนต์รับจ้างสามล้อ	1,082	1,084	1,090	1,092	1,093
9.รถยนต์บริการธุรกิจ	48	64	60	52	37
10.รถยนต์บริการทัศนาจร	61	101	1,510	227	0
11.รถยนต์บริการให้เช่า	0	0	0	0	0
12.รถจักรยานยนต์	482,593	531,361	549,661	564,032	587,844
13.รถแทรกเตอร์	670	813	800	799	1092
14.รถบดถนน	208	219	208	202	232
15.รถใช้งานเกษตรกรรม	19	17	19	22	24
16.รถพ่วง	52	52	30	23	17
17.ล้อเลื่อน	0	0	0	0	0

ตาราง 1.2 ข้อมูลรถที่จดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2549 ถึง ปี พ.ศ. 2553 (ต่อ)

จดทะเบียนตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก	16,660	18,301	17,163	18,471	19,048
1.รถโดยสารประจำทาง	495	814	-	1,503	1,865
2.รถโดยสารไม่ประจำทาง	924	993	1,067	1,074	1,040
3.รถโดยสารส่วนบุคคล	191	213	227	251	259
4.รถบรรทุกส่วนบุคคล	9,720	10,948	10,969	10,870	10,892
5.รถบรรทุกไม่ประจำทาง	1,747	2,011	2,219	2,404	2,663
6.รถโดยสารขนาดเล็ก	3,583	3,322	2,671	2,396	2,329
รวมยอดจดทะเบียนทั้ง 2 ประเภท	750,772	831,521	867,117	896,045	939,759

แหล่งที่มา: ฝ่ายทะเบียนรถ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ (ข้อมูล วันที่ 18 มิถุนายน พ.ศ. 2554)

หากมีการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้น จะสามารถลดอัตราการครอบครองรถส่วนตัวของประชาชนได้ และยังสามารถลดสภาพการจราจรติดขัด รวมถึงปัญหามลภาวะทางอากาศและอุบัติเหตุลงได้อีกด้วย

ดังนั้นการศึกษารุ่นนี้จึงได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการตัดสินใจใช้บริการรถสี่ล้อแดงและรถส่วนตัวของประชาชน ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่เพื่อให้ได้ข้อมูลเบื้องต้นด้านพฤติกรรม การตัดสินใจ ปัญหา รวมถึงแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาารสาธารณะ (สี่ล้อแดง) ให้มีประสิทธิภาพอันจะเป็นประโยชน์ในการปรับปรุงแก้ไขการให้บริการและระบบของรถสาธารณะ เพื่อเพิ่มความนิยมในการใช้และลดพลังงานตามนโยบายประหยัดพลังงานของประเทศได้อีกด้วย

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมของประชาชนในจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อการตัดสินใจใช้รถสี่ล้อแดง
2. เพื่อศึกษาปัจจัยในการตัดสินใจใช้รถสี่ล้อแดงของประชาชน ในจังหวัดเชียงใหม่
3. เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างการตัดสินใจใช้บริการรถสี่ล้อแดงและรถส่วนตัวของประชาชน ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1. ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการตัดสินใจใช้รถสี่ล้อแดงของประชาชน ในจังหวัดเชียงใหม่
2. ทำให้ทราบถึงปัจจัยในการตัดสินใจใช้รถสี่ล้อแดงของประชาชน ในจังหวัดเชียงใหม่
3. นำข้อมูลและผลการศึกษาที่ได้ไปหามาตรการที่เหมาะสมสำหรับการรณรงค์และจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษานี้ได้กำหนดขอบเขตการศึกษาเฉพาะประชาชนผู้เกี่ยวข้องกับรถสาธารณะ (สี่ล้อแดง) ที่ให้บริการรับ-ส่งแบบไม่ประจำทาง และเป็นการรับส่งภายในตัวเมือง จังหวัดเชียงใหม่ เท่านั้น โดยวัดจากพฤติกรรมการตัดสินใจใช้บริการรถสี่ล้อแดงว่ามีเหตุปัจจัยใดที่ตัดสินใจใช้บริการ รวมไปถึงการสำรวจปัญหา โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจากประชาชน ในจังหวัดเชียงใหม่

1.5 นิยามศัพท์ทั่วไป

ระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ คือ การบริการขนส่งด้วยสินจ้าง โดยรถโดยสารประจำทาง และรถยนต์ขนาดเล็กหรือ รถสองแถว (รถสี่ล้อแดงของ สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด) ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

การขนส่งผู้โดยสาร คือ การนำหรือการเคลื่อนย้ายคนจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยอาศัยสื่อกลางการเดินทางประเทศต่างๆ ทั้งนี้ผู้ทำการขนส่งจะดำเนินการนำส่งผู้โดยสารให้ถึงจุดหมายภายใต้ราคาและเงื่อนไขที่ตกลงกัน

รถสี่ล้อแดง หรือ รถแดง คือรถโดยสารรับจ้าง ในรูปแบบของรถสองแถวขนาดเล็กในตัวอำเภอเมือง เชียงใหม่ โดยผู้ขับรวมตัวในรูปสหกรณ์ ชื่อ สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด ลักษณะการวิ่งของรถจะไม่ประจำทาง โดยจะวิ่งในเส้นทางที่ผู้โดยสารต้องการคล้ายกับแท็กซี่ แต่จะรับผู้โดยสารเพิ่มเติมตลอดทาง และเปลี่ยนเส้นทางตามผู้โดยสาร

รถส่วนตัว คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน

การให้บริการ คือ รูปแบบการจัดดำเนินงานทั้งในด้านนโยบายการวางแผน การผลิต การขนส่ง การปฏิบัติการ และการประเมินผลวิเคราะห์อย่างครบวงจร เพื่อตอบสนองต่อความต้องการสินค้าหรือบริการของผู้บริโภค ในที่นี้หมายถึง การให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงใหม่

ผู้ประกอบการ คือ กลุ่มผู้ผลิตหรือผู้ดำเนินการภาคเอกชนในการจัดการขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงใหม่ การวิจัยครั้งนี้หมายถึง ผู้ประกอบการหรือเจ้าของรถโดยสารสองแถวที่สังกัดสหกรณ์นครล้านนาเดินรถ (รถสี่ล้อแดง)

ผู้ใช้บริการ คือ กลุ่มผู้บริโภคภาคประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ที่ใช้หรือเคยใช้บริการรถสี่ล้อแดง