รูปแบบการให้บริการของระบบขนส่งเชิงวัฒนธรรมในกรุงเทพมหานคร:กรณีศึกษารถสี่ล้อเล็กรับจ้าง

Service Pattern of Cultural Public Transport in Bangkok: A Case Study of Si LorLek (Fixed Route Taxi)

หมายเลขบทความ YRF13-051

อาทิตย์ศรี สินธุ์ชัย[1],ประพัทธ์ พงษ์อุปลา[2]

Arthit Srisinchai, Prapat pongUpala

[1]นักศึกษาปริญญาโทหลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิตสาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
โทรศัพท์ 089-1689292, 02-2018298
E-mail: lordarthit@gmail.com

[2]อาจารย์ประจำหลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิตสาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
โทรศัพท์ 02-7392145
E-mail: p_upala@yahoo.com

บทคัดย่อ

บทบาทของรถสี่ล้อเล็กรับจ้างที่ให้บริการในกรุงเทพมหานคร มีหน้าที่หลักในการให้บริการส่งเสริมระบบขนส่งมวลชน และทำหน้าที่เชื่อมโยงโครงข่ายถนนระหว่างถนนสายหลักกับสายรองการศึกษาครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดการ และการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างให้สอดคล้องกับพฤติกรรมและความต้องการของผู้ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างในปัจจุบัน รวมถึงอาจเป็นข้อมูลประกอบในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะขนาดเล็กเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในอนาคตเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ประกอบด้วย การสำรวจ การสัมภาษณ์ และแบบสอบถาม ผลการศึกษา พบว่ารูปแบบการให้บริการ แบ่งออกเป็น 2 รูปแบบตามลักษณะเส้นทางการให้บริการ คือ ให้บริการบนถนนสายรองเชื่อมต่อถนนสายหลัก และให้บริการบนถนนสายหลักส่วนใหญ่พฤติกรรมของผู้ใช้บริการมีวัตถุประสงค์ในการใช้บริการเพื่อไปทำงานและทำธุระ/ซื้อของช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการ คือ 06.00-09.00 น. เลือกใช้บริการเพราะมีอัตราค่าโดยสารถูกกว่ารูปแบบอื่น, มีความสามารถในการเข้าถึงจุดหมาย และมีความรวดเร็วในการเดินทางข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงในอนาคต ควรมีการปรับปรุงสภาพรถที่ให้บริการและขนาดพื้นที่ห้องโดยสาร, ความถี่ในการให้บริการในแต่ละช่วงเวลาของแต่ละวัน,ป้ายบอกราคาและเส้นทางการให้บริการ, มารยาทในการให้บริการของพนักงานขับรถและความปลอดภัยในเรื่องการขับขี่สุดท้ายภาครัฐควรมีมาตรการควบคุมทางกฎหมายที่เข้มงวดมากขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ

คำสำคัญ : รถสี่ล้อเล็กรับจ้าง,รูปแบบการให้บริการ, พฤติกรรมผู้ใช้บริการ,การปรับปรุงการให้บริการ

ABSTRACT

Major functions of Si LorLek (Fixed Route Taxi) that plays its role in Bangkok area are a feeder for mass transit system and a connector of major and minor roads. The objectives of this study are to propose management plan and to improve quality of Si LorLek's service in order to conform to various behaviors and demands of passengers. Moreover, in the future, the information from this study might be useful for further study on improving small transit system which is connected to the mass transit system. In this study, the data collection was composed of physical survey, driver interview, and questionnaire. The resultsfound that service patterns are divided into two forms according to the services is available on minor road connecting main road and service on the main road.The most users have a purpose of service are to workand errands/shopping, during the service at 6:00 to 9:00 a.m.The reason;to use is fares,to use is ability to reach destination and to use is travel time.In the future, should improve

physical characteristics and size of vehicle,frequency of service, fare rate and route's sign, driving behaviors and safety in driving. Finally, the government should be control laws and regulations to meet the needs of passengers.

KEYWORDS : Si LorLek (Fixed Route Taxi),Service Patterns, Passenger Behavior, Improve services

1.บทนำ

กรุงเทพมหานครมีลักษณะโครงข่ายถนนที่สลับซับซ้อน มีจำนวนตรอก ซอย ถนนสายรอง อยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้การบริการระบบขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน จึงทำให้เกิดระบบขนส่งกึ่งสาธารณะขึ้น เช่น จักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถว รถสี่ล้อเล็กรับจ้าง เป็นต้น ทำหน้าที่ให้บริการรับ-ส่งประชาชนในการเชื่อมต่อกับถนนสายหลักและระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงบริเวณภายในแหล่งชุมชนที่เป็นย่านที่อยู่อาศัย ที่ระบบขนส่งสาธารณะให้บริการได้ไม่ทั่วถึง โดยที่รถสี่ล้อเล็กรับจ้างได้ให้บริการในฐานะระบบขนส่งสาธารณะขนาดเล็กมากกว่า 40 ปี ซึ่งเป็นวัฒนธรรมส่วนหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ทำหน้าที่หลักในการให้บริการส่งเสริมระบบขนส่งมวลชน(Feeder) และทำหน้าที่เชื่อมโยงโครงข่ายถนนระหว่างถนนสายหลักกับสายรองดังนั้นการศึกษารูปแบบการให้บริการของระบบขนส่งเชิงวัฒนธรรมในกรุงเทพมหานคร: กรณีศึกษา รถสี่ล้อเล็กรับจ้างจึงมีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดการ และการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง ให้สอดคล้องกับพฤติกรรมและความต้องการของผู้ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างในปัจจุบัน รวมถึงอาจเป็นข้อมูลประกอบในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะขนาดเล็กเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในอนาคตและเป็นการลดใช้พาหนะส่วนบุคคล เพื่อตอบสนองการประหยัดพลังงานด้านการขนส่ง ซึ่งเป็นนโยบายสำคัญของประเทศต่อไป

รูปที่ 1 ลักษณะทางกายภาพของรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง (1)

รูปที่ 2 ลักษณะทางกายภาพของรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง (2)

2. แนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

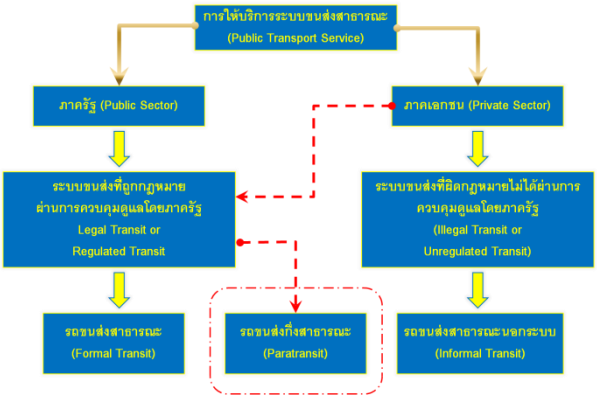
2.1 รูปแบบการให้บริการระบบขนส่งกึ่งสาธารณะในชุมชนเมือง

ถ้าพิจารณาในมิติการให้บริการสาธารณะจะสามารถวิเคราะห์ระบบขนส่งในชุมชนเมืองได้เป็น 2 ประเภทหลัก คือ 1) ระบบขนส่งสาธารณะที่ถูกต้องตามกฎหมาย (Formal Public Transport) ซึ่งผู้ให้บริการสามารถเป็นได้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยระบบนี้เสียค่าสัมปทาน ค่าธรรมเนียมหรือภาษีในการประกอบการให้แก่ภาครัฐ ส่วนประเภทที่ 2) ระบบขนส่งสาธารณะที่ผิดกฎหมายหรือนอกระบบ (Informal Public Transport) ซึ่งเป็นรูปแบบการประกอบกิจการขนส่งสาธารณะที่เกิดขึ้นโดยอิสระ จากการรวมตัวของภาคเอกชนหรือกลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ ที่ไม่ได้จ่ายค่าประกอบการค่าธรรมเนียมหรือภาษีในการประกอบการให้แก่ภาครัฐ ซึ่งต่อมาภาครัฐได้เข้าไปควบคุมกำกับดูแล และเก็บภาษี จึงถูกปรับเปลี่ยนให้เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่อยู่ภายใต้การคุ้มครองจากภาครัฐ ที่เรียกว่า ระบบขนส่งกึ่งสาธารณะ (Paratransit)

การให้บริการระบบขนส่งกึ่งสาธารณะ (Paratransit) พบว่า มีลักษณะการให้บริการเฉพาะการเดินทางส่วนบุคคลหรือกลุ่มคนขนาดเล็ก เช่น คนในละแวกหมู่บ้าน หรือกลุ่มเด็กนักเรียน หรือกลุ่มคนในโรงงาน ที่ต้องการจะเดินทางจากจุดเริ่มต้นไปยังที่หมายเดียวกัน หรือ

เส้นทางอื่นๆ หากเป็นที่ต้องการของผู้เดินทาง เป็นการให้บริการแบบสมบูรณ์จากต้นทางถึงปลายทาง โดยกลุ่มผู้ใช้บริการมีขนาดเล็ก ซึ่งขนาดยานพาหนะมีความจุไม่เกิน 12 ที่นั่ง โดยมีการตกลงหรือกำหนดตารางเวลาไว้ล่วงหน้า มีกฎเกณฑ์และข้อบังคับที่กำหนดขึ้นและบังคับใช้กันเองในกลุ่ม

รูปแบบการขนส่งกึ่งสาธารณะเกิดจากช่องว่างของการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการ ด้วยเหตุที่เป็นระบบที่ผู้ใช้บริการพึงพอใจจึงยากต่อการควบคุมและกำกับดูแล ทำให้สิ่งที่เกิดขึ้นตามมา คือ เรื่องมาตรฐานการให้บริการ เช่น รถที่ไม่ได้มาตรฐาน พนักงานขับรถขาดทักษะในการขับขี่ เป็นต้น รวมถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ ทำให้ผู้ประกอบการได้เปรียบในเรื่องของต้นทุนในการดำเนินการ สามารถกำหนดราคาได้ต่ำกว่าระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งตัวอย่างของรูปแบบการให้บริการของระบบกึ่งสาธารณะ มีอยู่ในประเทศกำลังพัฒนา เช่น เมืองรีโอ เดอจาเนโร ประเทศบราซิล กรุงจาการ์ต้า ประเทศอินโดนีเซีย เมืองคิงส์ตัน ประเทศจาเมกา รวมถึงกรุงเทพฯ เมืองหลวงประเทศไทย เป็นต้น



รูปที่ 3 โครงสร้างรูปแบบการให้บริการระบบขนส่งกึ่งสาธารณะในชุมชนเมือง

ที่มา: ประพัทธ์พงษ์ อุปลา. 2552. หน้า 1-2

2.2 วิวัฒนาการของรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง

วิวัฒนาการของรถสี่ล้อเล็กรับจ้างออกเป็น 3 ยุค ดังนี้

1) ยุคแรก ก่อนพ.ศ. 2527

รถสี่ล้อเล็กรับจ้างก่อนปี พ.ศ. 2527 จดทะเบียนเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ด้วยเหตุที่การจดทะเบียนเป็นประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลจึงทำให้ไม่สามารถนำมาใช้รับจ้างในเชิงพาณิชย์ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย แต่ด้วยระบบขนส่งสาธารณะไม่สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นเจ้าของรถยนต์สี่ล้อเล็กจึงนำมาวิ่งรับจ้างรับ-ส่งผู้โดยสารทั้งแบบวิ่งตามเส้นทางและไม่ตามเส้นทาง ซึ่งส่วนใหญ่พบว่า วิ่งทับเส้นทางรถโดยสารประจำทางอย่างผิดกฎหมาย

2) ยุคที่สอง พ.ศ. 2527 - 2531

ในปี พ.ศ. 2527 เริ่มมีการร้องเรียนจากผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการที่รถสี่ล้อเล็กรับจ้างวิ่งทับเส้นทาง ดังนั้นกรมตำรวจจึงเริ่มดำเนินการจัดระเบียบการเดินรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารต้องจดทะเบียนเป็นรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง (ป้ายเหลือง) ซึ่งเป็นรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน และต้องประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารภายในท้องที่สถานีตำรวจนครบาลที่กำหนดไว้เท่านั้น ซึ่งการประกอบการรับจ้างนั้น ต้องรับจ้างเฉพาะภายในเส้นทางตามกำหนดในบัญชีเส้นทางประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารตามที่ได้กำหนดร่วมกับสถานีตำรวจในท้องที่นั้นๆ และสามารถนำรถออกนอกเส้นทางได้ไม่เกินระยะ 200 เมตร นับจากจุดเริ่มเส้นทาง (เป็นการประกอบการในถนนสายรอง ตรอก ซอยต่างๆ) และในขณะนั้นได้ออกใบอนุญาตประกอบการให้มีการจัดตั้งสหกรณ์ทั้งสิ้น 9 สหกรณ์

สำหรับการจดทะเบียนขอดำเนินการขนส่งด้วยรถสี่ล้อเล็กรับจ้างของผู้ประกอบการรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง ต้องอยู่ภายใต้กฎกระทรวงฉบับที่ 26 (พ.ศ. 2527)ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 สำหรับการถือครองรถสี่ล้อเล็กรับจ้างนั้น ผู้ประกอบการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างจะต้องจดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะ ที่มีสหกรณ์หรือเป็นสมาชิกสหกรณ์ โดยในยุคนี้ผู้ขับขี่หนึ่งรายสามารถเป็นเจ้าของรถได้เพียงหนึ่งคันเท่านั้น หรือเว้นแต่เป็นการได้กรรมสิทธิ์มาภายหลังที่ได้รับเข้าเป็นสมาชิกแล้วและการได้มาโดยทางมรดก

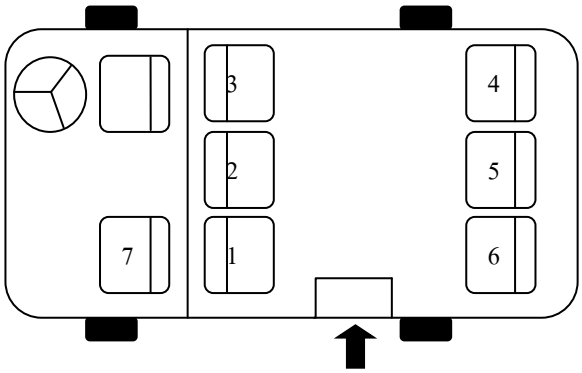
3) ยุคที่สาม พ.ศ. 2531- ปัจจุบัน

ต่อมาในปี พ.ศ. 2531 การดูแลจัดระเบียบการเดินรถสี่ล้อเล็กรับจ้างได้ถูกโอนมาอยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เพื่อสะดวกในการดูแลภาพรวมการเดินรถสาธารณะ ซึ่งการจัดระเบียบเส้นทางกฎระเบียบยังคงใช้ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เช่นเดิม และเพิ่มความช่วยเหลือรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง โดยจัดให้เข้าร่วมเดินรถในเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด 4 กรุงเทพมหานคร ซึ่งอาศัยพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 31 ในการควบคุมดูแล แต่ด้วยปัญหาการทับซ้อนเส้นทางเพิ่มมากขึ้น ในปี พ.ศ. 2548 กรมการขนส่งทางบกได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหารถสี่ล้อเล็กรับจ้างที่เดินรถผิดกฎหมาย และได้ข้อสรุปแนวทางการจัดระเบียบรถสี่ล้อเล็กรับจ้างตามสภาพข้อเท็จจริง ทั้งสิ้น 3 กลุ่ม ดังนี้

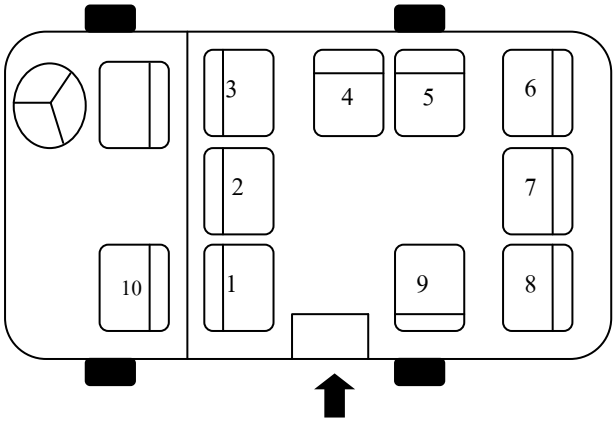
กลุ่มที่ 1 เป็นรถได้รับอนุญาตอยู่เดิมและวิ่งตามเส้นทางเดิมที่ได้รับอนุญาต โดยจัดเก็บค่าโดยสารแบบรายตัวและแบบเหมา สามารถวิ่งได้ตามเส้นทางเดิม ซึ่ง ขสมก. ไม่ขัดข้อง จำนวน 96 เส้นทาง จำนวน 1,238 คันกลุ่มที่ 2 เป็นรถที่วิ่งเกินเส้นทางเดิมที่ได้รับอนุญาต แต่ได้ขอปรับปรุงขยายเส้นทางเพื่อการส่งต่อผู้โดยสารให้กับถนนสายหลัก ตาม

แหล่งชุมชนต่างๆ เช่น โรงเรียน ตลาด ฯลฯ หรือเพื่อกลับรถตามสภาพการจราจร จำนวน 7 เส้นทาง จำนวน 540 คันและกลุ่มที่ 3 แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อย คือ (1) รถที่วิ่งนอกเส้นทางที่ได้รับอนุญาต เป็นการวิ่งในถนนสายรองหรือถนนซอย ได้จัดให้เข้าร่วมกับรถโดยสารประจำทางหมวด 4 ของ ขสมก. 8 เส้นทาง จำนวน 64 คัน และจัดให้เข้าร่วมกับรถโดยสารประจำทางหมวด 4 ของ เอกชน 6 เส้นทาง จำนวน 402 คันและเส้นทางของสหกรณ์ที่ได้รับอนุญาตอยู่เดิม 36 เส้นทาง จำนวน 623 คัน และ (2) รถที่วิ่งในถนนสายหลักโดยผิดกฎหมาย (ไม่ได้วิ่งในเส้นทางที่ตนเองได้รับอนุญาต) จำนวน 67 เส้นทาง จำนวน 1,197 คัน

สำหรับการถือครองรถสี่ล้อเล็กรับจ้างนั้น ยังคงยึดตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 26 (พ.ศ. 2527) แต่ยุคสมัยที่เปลี่ยนไปทำให้ผู้ประกอบการได้ขยายจำนวนรถในลักษณะมีรถยนต์ในสังกัด โดยอาศัยชื่อของคนในครอบครัวหรือญาติมาทำการจดทะเบียนรถสี่ล้อเล็กรับจ้างและให้ผู้ที่สนใจแต่ไม่มีรถเป็นของตนเองมาเช่าขับแทนเจ้าของรถ



รูปที่ 4 ลักษณะโครงสร้างภายในของรถสี่ล้อเล็กรับจ้างจำนวน 7 ที่นั่ง
ที่มา: อาทิตย์ศรีสินธุ์ชัย. 2556. หน้า 12



รูปที่ 5ลักษณะโครงสร้างภายในของรถสี่ล้อเล็กรับจ้างจำนวน 10ที่นั่ง
ที่มา: อาทิตย์ศรีสินธุ์ชัย. 2556. หน้า 12

2.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง

ข้อคำนึงในการพิจารณาเลือกปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางประกอบด้วยรายละเอียด ดังนี้

1)ความสามรถในการให้บริการ (Availability) เพื่อให้มีผู้เข้ามาใช้ในระบบขนส่งจำเป็นต้องคำนึงถึงปัญหา 2 เรื่อง คือ ตำแหน่ง (Location) ของสถานีและความถี่ในการให้บริการ (Frequency of Service) เพื่อให้ผู้โดยสารใช้บริการได้สะดวกจะต้องมีสถานีอยู่ใกล้และมีความถี่ในการให้บริการสูง

2)ความตรงต่อเวลา (Punctuality) และความล่าช้า (Delay) ของการให้บริการทำให้ไม่สามารถเดินทางได้ตามเวลาที่กำหนดเช่น การจารจรติดขัด รถเสีย สภาพอากาศไม่ปกติ เป็นต้น

3)ความรวดเร็วหรือเวลาในการเดินทาง (Speed/Travel time) เวลาที่ใช้เดินทางจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดหมายปลายทาง ประกอบด้วย 5 ส่วน คือ เวลาในการเดินทางมายังจุดรับบริการ (Access time) เวลาในการรอรับบริการ (Waiting time) เวลาในการเดินทาง (Travel time) เวลาในการเปลี่ยนพาหนะ (Transfer time) และเวลาในการออกจากระบบขนส่งไปยังที่หมาย (Departure)

4)ค่าใช้จ่ายที่เกิดกับผู้ใช้บริการ(User cost) เป็นปัจจัยที่สำคัญสำหรับผู้ที่ต้องการเดินทาง ในการเลือกรูปแบบระบบขนส่ง ซึ่งค่าใช้จ่ายนี้ หมายถึงค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เข้ามาใช้บริการในระบบขนส่งรวมอยู่ด้วย

5)ความสะดวก (Convenience) และความสบาย (Comfort) จัดเป็นปัจจัยทางด้านคุณภาพที่ได้จากการใช้บริการระบบขนส่ง เช่น มีที่นั่งเพียงพอ การขับขี่สุภาพ การให้บริการที่พอเพียง ใกล้ที่จอดรถหรือจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งรูปแบบอื่น เป็นต้น

6)ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Safety and Security) ความปลอดภัยของผู้โดยสารในแง่การป้องกันอุบัติเหตุถือว่าสำคัญที่สุด แต่การคุ้มครองผู้โดยสารจากการเกิดอาชญากรรมต่างๆ ก็สำคัญเช่นกัน

2.4 ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการในการเดินทาง

ปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ มีประเด็นหลักๆ ดังนี้

1)ปัจจัยด้านผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือเรื่องตำแหน่งที่ตั้งของสถานที่ต่างๆ ในแต่ละเมืองที่แตกต่างกัน จะมีผลกับความต้องการในการเดินทาง เช่น ระยะทางในการเดินทาง เวลาในการเดินทาง เป็นต้น

2)ลักษณะของผู้เดินทาง คือพิจารณาลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง ซึ่งพบว่ามีปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเช่น อายุ, อาชีพ, รายได้ และจำนวนพาหนะที่ครอบครอง เป็นต้น

3)วัตถุประสงค์ในการเดินทาง วัตถุประสงค์ในการเดินทางที่แตกต่างกัน มีผลกับสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน เช่น การเดินทางประเภทระหว่างกับโรงเรียน มีแนวโน้มที่จะใช้ระบบขนส่งมวลชนมากกว่าการเดินทางประเภทอื่น

4)ปัจจัยด้านการบริการจะสะท้อนทัศนคติของผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนที่มีต่อการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน โดยมีประเด็นสำคัญ คือ ค่าโดยสาร, ความสะดวกสบาย, ความถี่ในการให้บริการ และความปลอดภัยในการเดินทาง เป็นต้น

3. ระเบียบวิธีวิจัย

3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ การสำรวจ (Survey) แบบสอบถาม (Questionnaire) และการสัมภาษณ์ (Interview)

1)การสำรวจ (Survey)ประกอบด้วยข้อมูล 3 ส่วน ดังนี้

- ลักษณะของเส้นทางการให้บริการ
- การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น
- ลักษณะทางกายภาพของรถที่ให้บริการ

2)การสัมภาษณ์ (Interview) เป็นคำถามที่ใช้สัมภาษณ์ผู้ประกอบการหรือพนักงานขับรถสี่ล้อเล็กรับจ้างในประเด็นที่เกี่ยวกับราคาค่าโดยสารที่ให้บริการเวลาที่ให้บริการในแต่ละวันจำนวนเที่ยวที่ให้บริการต่อวันจำนวนรถที่มีให้บริการในแต่ละวัน ลักษณะการครอบครองยานพาหนะ รายได้เฉลี่ยต่อวันค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับรถต่อวัน (ค่าเช่ารถและค่าเติมน้ำมันเชื้อเพลิง) เส้นทางที่ให้บริการและจุดจอดรับ-ส่งที่สำคัญ การเสียภาษีให้กับรัฐและการขอสัมปทานเส้นทางจากกรมการขนส่งทางบก และความคิดเห็นเกี่ยวกับปรับปรุงหรือการพัฒนาการให้บริการในอนาคต

3)แบบสอบถาม (Questionnaire) โดยที่โครงสร้างของแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 : ลักษณะประชากรของผู้ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง

ส่วนที่ 2 : ลักษณะพฤติกรรมขอผู้ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง

ส่วนที่ 3 : การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

ส่วนที่ 4 : ข้อมูลลักษณะความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างในปัจจุบัน

ส่วนที่ 5 : ความต้องการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างในอนาคต

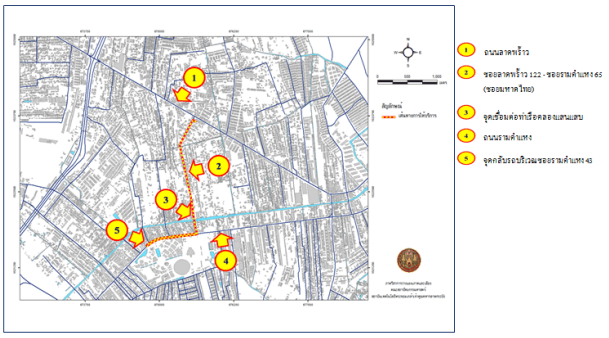
3.2 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

สามารแบ่งวิธีการเก็บรวมรวบข้อมูล ได้ 2 ประเภท คือ

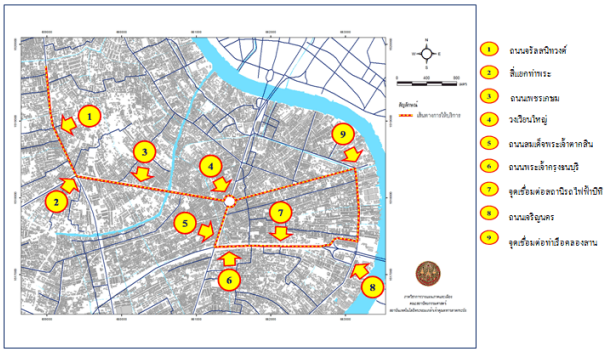
1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) ได้แก่ แหล่งข้อมูลทางกายภาพจากการสำรวจ (Survey) ลักษณะของเส้นทางการให้บริการ การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น และลักษณะทางกายภาพของรถที่ให้บริการในแต่ละเส้นทางที่ศึกษา การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire) ลักษณะของประชากรที่ใช้บริการ ลักษณะพฤติกรรมของผู้ใช้บริการ การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ลักษณะความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในปัจจุบัน และความต้องการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการในอนาคตและการสัมภาษณ์ (Interview)ผู้ประกอบการหรือพนักงานขับรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง

2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ได้แก่ แหล่งข้อมูลจากวารสารงานวิจัย กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อมูลดิจิตอลจากหน่วยงานราชการ เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร กรมโยธาธิการและผังเมืองกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เป็นต้น รวมถึงวิทยานิพนธ์ บทความและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องด้วย

ซึ่งการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามจะใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS/PC (Statistical Package for Social Sciences / Personal Computer) ในการแปลความหมายของข้อมูล



รูปที่ 6 แผนที่เส้นทางการให้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างเส้นทาง ซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)
ที่มา: อาทิตย์ศรีสินธุ์ชัย. 2556. หน้า 36



รูปที่ 7 แผนที่เส้นทางการให้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างเส้นทาง พาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ - คลองสาน
ที่มา: อาทิตย์ศรีสินธุ์ชัย. 2556. หน้า 37

4. ผลการศึกษา

4.1 รูปแบบการให้บริการและเส้นทางการให้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง

4.1.1 รูปแบบการให้บริการ

เส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)

มีลักษณะการให้บริการบนถนนสายรองเชื่อมต่อถนนสายหลัก เป็นรถสี่ล้อเล็กรับจ้างจำนวน7 ที่นั่ง เก็บอัตราค่าโดยสาร 8 บาทตลอดสาย หลังเวลา 21.00 น. เปลี่ยนราคาเป็น 10 บาทตลอดสาย เวลาที่ให้บริการในแต่ละวันอยู่ในช่วงเวลาประมาณ 05.00 - 24.00 น. ระยะเวลาในการรอใช้บริการในชั่วโมงเร่งด่วน (ช่วงเช้าและเย็น) ประมาณ 5 นาที ส่วนช่วงเวลากลางวันและเวลากลางคืนระยะเวลาในการรอใช้บริการประมาณ 10 - 15 นาที

เส้นทางพาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ - คลองสาน

มีลักษณะการให้บริการบนถนนสายหลัก เป็นรถสี่ล้อเล็กรับจ้างจำนวน10 ที่นั่ง เก็บอัตราค่าโดยสาร 7 บาทตลอดสาย หลังเวลา 21.00 น. เปลี่ยนราคาเป็น 10 บาทตลอดสาย เวลาที่ให้บริการในแต่ละวันอยู่ในช่วงเวลาประมาณ 05.00 - 01.00 น. ระยะเวลาในการรอใช้บริการประมาณ 10 - 15 นาที ทุกช่วงเวลา ยกเว้นหลังเวลา 22.00 น. ระยะเวลาในการรอใช้บริการประมาณ 20 - 30 นาที

4.1.2 เส้นทางการให้บริการของรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง

เส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)

เส้นทางการให้บริการครอบคลุมเชื่อมต่อพื้นที่ 2 เขต คือ พื้นที่เขตวังทองหลางและเขตบางกะปิตั้งอยู่บนถนนสายรอง ประกอบด้วย ถนนซอยลาดพร้าว 122 และถนนซอยรามคำแหง 65 รวมถึงถนนสายหลักบางส่วน คือ ถนนรามคำแหง มีจุดจอดต้นทางที่แน่นอน คือ อยู่ในซอย แต่จุดจอดปลายทางชั่วคราวจะอยู่ริมฟุตบาทบริเวณต้นซอยรามคำแหง 65 มีระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร ซึ่งลักษณะเด่นของเส้นทางให้บริการ คือ เป็นเส้นทางลัดเชื่อมต่อระหว่างถนนลาดพร้าวกับถนนรามคำแหง

เส้นทางพาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ –คลองสาน

เส้นทางการให้บริการครอบคลุมเชื่อมต่อพื้นที่ 3 เขต คือ พื้นที่เขตบางกอกใหญ่เขตธนบุรี และเขตคลองสานส่วนใหญ่ตั้งอยู่บนถนนสายหลักประกอบด้วย ถนนจรัลสนิทวงศ์ถนนเพชรเกษม ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และถนนกรุงธนบุรีรวมถึงถนนสายรองบางส่วน คือ ถนนเจริญนคร และถนนลาดหญ้ามีจุดจอดต้นทางที่แน่น แต่จุดจอดปลายทางชั่วคราวจะอยู่ริมฟุตบาทบริเวณถนนเจริญนครและถนนลาดหญ้ามีระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร ซึ่งลักษณะเด่นเส้นทางการให้บริการ คือ เส้นทางให้บริการเชื่อมต่อถนนสายหลักทุกเส้นทางในบริเวณพื้นที่โดยรอบทำให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการ

4.2บทบาทการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

เส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)

ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างเพื่อเปลี่ยนประเภทระบบขนส่งสาธารณะ มีระยะทางก่อนเข้าถึงเส้นทางการให้บริการประมาณ 130 เมตร โดยส่วนใหญ่ใช้บริการรถเมล์โดยสารมาก่อนใช้บริการบริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง และใช้บริการรถเมล์โดยสารหลังใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง ซึ่งเส้นทางการให้บริการนอกจากจะเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะทางบกแล้ว พบว่า สามารถเชื่อมต่อระบบขนส่งทางน้ำ คือ เรือโดยสารคลองแสนแสบ บริเวณจุดจอดปลายทางชั่วคราวซอยรามคำแหง 65

เส้นทางพาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ -คลองสาน

ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างเพื่อเปลี่ยนประเภทระบบขนส่งสาธารณะ มีระยะทางก่อนเข้าถึงเส้นทางการให้บริการประมาณ 290 เมตร โดยส่วนใหญ่ใช้บริการมอเตอร์ไซด์รับจ้างมาก่อนใช้บริการบริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง และใช้บริการรถเมล์โดยสารหลังใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง ซึ่งเส้นทางการให้บริการนอกจากจะเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะทางบกแล้ว เส้นทางการให้บริการจะเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะทางรางและทางน้ำ คือ สามารถเชื่อมต่อระบบขนส่งทางรางบริเวณถนนกรุงธนบุรี (สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่และธนบุรี) และสามารถเชื่อมต่อระบบขนส่งทางน้ำบริเวณท่าเรือคลองสาน

4.3ลักษณะประชากรและลักษณะพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง

4.3.1 ลักษณะของประชากร

เส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)

ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ยประมาณ 29 ปี ส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี รายได้เฉลี่ยต่อเดือนจะอยู่ในช่วง 5,000 - 15,000 บาทโดยประเภทที่อยู่อาศัยเป็นหอพัก/อพาร์ทเม้นท์/คอนโดมิเนียม และลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นผู้เช่า

เส้นทางพาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ –คลองสาน

ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ยประมาณ 30 ปี และส่วนใหญ่เป็นวัยทำงาน มีระดับการศึกษาปริญญาตรี รายได้เฉลี่ยต่อเดือนจะอยู่

ในช่วง 5,000 - 15,000 บาทโดยประเภทที่อยู่อาศัยเป็นประเภทห้องแถว/ตึกแถว และลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นผู้อยู่อาศัย

4.3.2 ลักษณะพฤติกรรมของผู้ใช้บริการ

เส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)

ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการใช้บริการเพื่อไปทำธุระ/ซื้อของ โดยช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการ คือ 06.00 น.-09.00 น. และช่วงเวลา 15.01 น.-18.00 น. มีความถี่ในการใช้บริการประมาณ 14 เที่ยวต่อสัปดาห์ มีระยะเวลาในการใช้บริการประมาณ 13 นาทีต่อเที่ยว มีระยะทางในการใช้บริการประมาณ 1,200 เมตรต่อเที่ยว และเลือกใช้บริการเพราะมีอัตราค่าโดยสารถูกกว่ารูปแบบอื่น

เส้นทางพาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ –คลองสาน

ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการใช้บริการเพื่อไปทำงาน โดยช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการ คือ 06.00 น.-09.00 น. มีความถี่ในการใช้บริการประมาณ 10 เที่ยวต่อสัปดาห์ มีระยะเวลาในการใช้บริการประมาณ 19 นาทีต่อเที่ยว มีระยะทางในการใช้บริการประมาณ 4,000 เมตรต่อเที่ยว และเลือกใช้บริการเพราะมีความรวดเร็วในการเดินทาง

4.4 ลักษณะความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างในปัจจุบัน

เส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)

ผู้ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างมีระดับความพึงพอใจต่อภาพรวมด้านเส้นทางการให้บริการมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.59(ระดับมาก) โดยมีความพึงพอใจต่อความสามารถในการเชื่อมต่อถนนสายหลักมากที่สุด และมีความพึงพอใจต่อระยะทางเข้าถึงจุดจอดรถหรือท่าจอดรถน้อยที่สุด , ภาพรวมด้านสภาพรถที่ให้บริการมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.31(ระดับปานกลาง) โดยที่มีความพึงพอใจต่ออุปกรณ์อำนวยความสะดวก (ปุ่มกดสัญญาณให้จอดรถ ราวจับ ผ้าใบกันฝน)มากที่สุด และมีความพึงพอใจต่อป้ายบอกเส้นทางการให้บริการน้อยที่สุด และภาพรวมด้านคุณภาพการให้บริการมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.58(ระดับมาก) โดยที่มีความพึงพอใจต่ออัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมกับระยะทางมากที่สุด และมีความพึงพอใจต่อความล่าช้าในการออกจากจุดจอดรถหรือท่าจอดรถน้อยที่สุด

เส้นทางพาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ –คลองสาน

ผู้ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างมีระดับความพึงพอใจต่อภาพรวมด้านเส้นทางการให้บริการมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.80(ระดับมาก) โดยที่มีความพึงพอใจต่อความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นมากที่สุด และมีความพึงพอใจต่อความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนเส้นทางการให้บริการน้อยที่สุด, ภาพรวมด้านสภาพรถที่ให้บริการมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.05(ระดับปานกลาง) โดยที่มีความพึงพอใจต่อสภาพรถโดยทั่วไปมากที่สุด และมีความพึงพอใจต่อความกว้างของพื้นที่ห้องผู้โดยสารน้อยที่สุด และภาพรวมด้านคุณภาพการให้บริการมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.42(ระดับปานกลาง) โดยที่มีความพึงพอใจต่ออัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมกับระยะทางมากที่สุด และมีความพึงพอใจต่อมารยาทของพนักงานขับรถน้อยที่สุด

4.5 ความต้องการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างในอนาคต

เส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)

ผู้ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง มีความต้องการปรับปรุงคุณภาพการการให้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างในอนาคต ด้านเส้นทางการให้บริการมากที่สุด คือ ขยายเส้นทางการให้บริการเพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการ,ด้านสภาพรถที่ให้บริการมากที่สุด คือ สภาพรถที่ให้บริการและขนาดพื้นที่ห้องโดยสารและด้านคุณภาพการให้บริการมากที่สุด คือ ความถี่ในการให้บริการในแต่ละช่วงเวลาของแต่ละวัน

เส้นทางพาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ –คลองสาน

ผู้ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง มีความต้องการปรับปรุงคุณภาพการการให้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างในอนาคต ด้านเส้นทางการให้บริการมากที่สุด คือ ขยายเส้นทางการให้บริการเพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการ,ด้านสภาพรถที่ให้บริการมากที่สุด คือ จำนวนที่นั่งและสภาพเบาะที่นั่ง และด้านคุณภาพการให้บริการมากที่สุด คือ มารยาทในการให้บริการของพนักงานขับรถ

4.6 ความสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีผลต่อการใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง

เส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)

กลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท มีความพึงพอใจต่อจำนวนและสภาพเบาะที่นั่งมากกว่ากลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001 - 15,000 บาท, กลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท มีความพึงพอใจต่อป้ายบอกเส้นทางการให้บริการมากกว่ากลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001 - 25,000 บาท, กลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาทมีความพึงพอใจต่อความล่าช้าในการออกจากจุดจอดรถหรือท่าจอดรถมากกว่ากลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001 - 15,000 บาท กลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001 - 25,000 บาท และกลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน มากกว่า 25,000 บาท,

เส้นทางพาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ -คลองสาน

เพศชายมีความพึงพอใจต่อป้ายบอกราคาและจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารเส้น และมารยาทของพนักงานขับรถมากกว่าเพศหญิง ส่วนเพศหญิงมีความพึงพอใจต่อความถี่ในการจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร และความสะดวกสบายในการใช้บริการมากกว่าเพศชายในส่วนกลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001 - 25,000 บาท มีความพึงพอใจต่อความสามารถในการเชื่อมต่อถนนสายหลักมากกว่ากลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท, กลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001 - 15,000 บาท มีความพึงพอใจต่อความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นมากกว่า กลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท, กลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001 - 15,000 บาท มีความพึงพอใจต่อจำนวนและสภาพเบาะที่นั่งมากกว่า กลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 25,000 บาท, กลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท และกลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001 - 15,000 บาท มีความพึงพอใจต่อป้ายบอกราคาและจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารมากกว่ากลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 25,000 บาท, กลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001 - 15,000 บาท และกลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001 - 25,000 บาท มีความพึงพอใจต่อระยะเวลาในการรอใช้บริการมากกว่ากลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท, กลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001 - 15,000 บาท และกลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001 - 25,000 บาท มีความพึงพอใจต่อความถี่ในการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารมากกว่ากลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท

4.7 ข้อกำหนดทางกฎหมายและมาตรการในการควบคุมรถสี่ล้อเล็กรับจ้างในปัจจุบัน

ข้อกำหนดทางกฎหมายและมาตรการในการควบคุมรถสี่ล้อเล็กรับจ้างในปัจจุบัน จะสรุปสาระสำคัญจากกฎกระทรวงฉบับที่ 25และฉบับที่ 26 (พ.ศ. 2527) และกฎกระทรวงกำหนดขนาด ลักษณะ และสีของแผ่นป้ายทะเบียนรถ และการแสดงแผ่นป้ายทะเบียนรถและเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี พ.ศ. 2554 ได้ดังนี้

รถสี่ล้อเล็กรับจ้างเป็นรถที่บรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ต้องจดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะและเป็นรถที่มีสหกรณ์หรือสมาชิกของสหกรณ์เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ และผู้เป็นเจ้าของรถสี่ล้อเล็กรับจ้างต้องมีชื่อเป็นเจ้าของในใบคู่จดทะเบียนรถ รวมถึงผู้ที่เช่าซื้อรถสี่ล้อเล็กรับจ้างจากบริษัทหรือเอกชนที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับธุรกิจซื้อขายหรือให้เช่าซื้อ โดยมีสัญญาซื้อขายที่กรรมสิทธิ์ในรถยนต์ได้ตกแก่ผู้ซื้อแล้ว แม้ว่าไม่มีการชำระราคาโดยครบถ้วน สมาชิกจะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์รถสี่ล้อเล็กรับจ้างที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์สาธารณะได้คนละไม่เกินหนึ่งคัน เว้นแต่เป็นการได้กรรมสิทธิ์มาภายหลังที่ได้รับเข้าเป็นสมาชิกแล้ว และการได้มาโดยทางมรดก

รถสี่ล้อเล็กรับจ้างที่นำมาประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารต้องเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ที่ความจุกระบอกสูบไม่เกิน 800 ลูกบาศก์เซนติเมตร หรือเดินด้วยกำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น เป็นรถยนต์สองตอน ตอนหน้ามีสองประตู ตอนหลังมีทางขึ้นลงสำหรับผู้โดยสารทางด้านซ้ายมือเพียงด้านเดียว สีของแผ่นป้ายทะเบียนรถสี่ล้อเล็กรับจ้างให้ใช้สีเหลือง และอักษรประจำหมวด ตัวอักษรอักษรประจำหมวด หมายเลขทะเบียน และขอบแผ่นป้ายให้ใช้สีน้ำเงิน

จัดให้สมาชิกสหกรณ์เอาประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สามอันเกิดจากการใช้รถสี่ล้อเล็กรับจ้างของสหกรณ์ คือ (ก) ความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่า 25,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง (ข) ความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาทสำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

5 อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

5.1 เส้นทางการให้บริการ

เส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)

ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีหอพักและอพาร์ทเม้นท์จำนวนมาก จากผลของการวิจัย พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ใช้บริการเป็นนักศึกษา และสังเกตได้จากความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในเรื่องระยะทางเข้าถึงจุดจอดรถหรือท่ารถ ดังนั้น ควรมีการขยายเส้นทางให้บริการจนสุดเขตมหาวิทยาลัยรามคำแหง บริเวณสามแยกวัดเทพลีลา เพื่อจะได้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการทั้งหมด และเพิ่มจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร แต่ต้องศึกษาถึงเรื่องการทับซ้อนเส้นทางจากกรมการขนส่งทางบกประกอบการพิจารณา และผู้ให้บริการต้องตกลงเรื่องจุดจอดบนถนนรามคำแหงกับสถานีตำรวจท้องที่ เพราะปัจจุบันรถสี่ล้อเล็กรับจ้างจอดรับ-ส่งผู้โดยสารบนถนนรามคำแหงได้แค่ 3 จุด

เส้นทางพาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ - คลองสาน

มีลักษณะทางกายภาพของเส้นทางที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน แต่ในปัจจุบันการให้บริการในบางคันหรือช่วงเวลารถสี่ล้อเล็กรับจ้างไม่ได้ให้บริการตามเส้นทางที่กำหนด คือ มีรถสี่ล้อเล็กรับจ้างบางคันไม่ได้วนไปรับ-ส่งผู้โดยสารที่สถานีรถไฟฟ้า ดังนั้น ควรให้บริการเชื่อมต่อรับ-ส่งผู้โดยสารที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีวงเวียนใหญ่หรือสถานีกรุงธนบุรีทุกคันหรือทุกช่วงเวลา เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะขนาดเล็กเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน

5.2 สภาพรถที่ให้บริการ

เส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)

ลักษณะรถที่ให้บริการเป็นแบบ 7 ที่นั่ง สภาพรถค่อนข้างเก่ามาก ส่วนใหญ่ไม่มีป้ายบอกรายละเอียดต่างๆ จากผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยเรื่องสภาพรถที่ให้บริการและเรื่องป้ายบอกรายละเอียดต่างๆ (เช่น

ราคาค่าโดยสาร เส้นทางให้บริการ) ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจน้อยที่สุด และมีความต้องการปรับปรุงการให้บริการมากที่สุด ดังนั้น ควรมีการปรับเปลี่ยนรถให้เป็นรุ่นใหม่ แต่ต้องดูเรื่องรายได้ของผู้ประกอบการ ซึ่งอาจเปลี่ยนเป็นแบบ 10 ที่นั่ง เพื่อเพิ่มรายได้ต่อเที่ยว แต่ติดเรื่องข้อบังคับของรถสี่ล้อเล็กรับจ้างที่มีได้ 7 ที่นั่ง และควรมีการติดตั้งป้ายบอกรายละเอียดต่างๆ ไว้กับตัวรถ

เส้นทางพาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ -คลองสาน

ลักษณะรถที่ให้บริการเป็นแบบ 10 ที่นั่ง ซึ่งผิดข้อบังคับของรถสี่ล้อเล็กรับจ้างที่มีได้ 7 ที่นั่ง สภาพรถค่อนข้างใหม่ แต่มีปัญหาเรื่องห้องผู้โดยสารตอนหลังค่อนข้างแคบ สังเกตได้จากความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในเรื่องความกว้างของพื้นที่ห้องโดยสารมีค่าน้อยที่สุด ดังนั้น ควรมีการปรับปรุงเรื่องจำนวนเบาะที่นั่งให้ลดลง หรือปรับเปลี่ยนลักษณะทางขึ้นลงให้ไปอยู่ด้านหลัง และวางเบาะที่นั่งเหมือนรถสองแถว แต่ติดข้อบังคับของรถสี่ล้อเล็กรับจ้างที่ตอนหลังให้มีทางขึ้นลงสำหรับผู้โดยสารทางด้านซ้ายมือเพียงด้านเดียว

5.3 คุณภาพการให้ให้บริการ

เส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)

การให้บริการไม่ได้กำหนดเวลาออกจากท่าจอดรถที่แน่นอน แต่จะขึ้นอยู่กับจำนวนปริมาณผู้โดยสาร คือ ถ้ามีจำนวนผู้โดยสารเกินครึ่งรถจะออกให้บริการทันที เช่น ถ้ารถมีจำนวนที่นั่งได้ 7 คน และมีผู้โดยสาร 4 คน รถถึงจะออกให้บริการ เป็นต้น สังเกตได้จากความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในเรื่องความล่าช้าในการออกจากจุดจอดรถหรือท่าจอดรถ ดังนั้น ควรเพิ่มความถี่ในการให้บริการสม่ำเสมอทุกช่วงเวลา และลดความล้าช้าในการออกจากจุดจอดรถหรือท่าจอดรถ

เส้นทางพาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ - คลองสาน

การให้บริการอยู่บนถนนสายหลักทำให้มีการขับขี่ค่อนข้างเร็ว เนื่องจากเส้นทางค่อนข้างยาว แต่ด้วยสภาพรถที่มีขนาดเล็กกว่าระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นทำให้อาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังนั้น ควรคำนึงถึงความปลอดภัยในการขับขี่ เนื่องจากเส้นทางให้บริการเป็นถนนสายหลักมีปริมาณรถหนาแน่น รวมถึงควรปรับปรุงมารยาทในการให้บริการของพนักงานขับรถ เพราะจากผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยเรื่องมารยาทของพนักงานขับรถ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจน้อยที่สุด และมีความต้องการปรับปรุงการให้บริการมากที่สุด

5.4 บทบาทการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

เส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)จะมีลักษณะทางกายภาพที่เอื้อต่อการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างถนนสายหลักกับสายรอง แต่ติดปัญหาเรื่องการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารบนถนนสายหลักที่มีข้อจำกัดจอดได้บางจุดเท่านั้น ทำให้การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นลดประสิทธิภาพลง และเกิดช่องว่างระหว่างระยะทางเข้าถึงจุดจอดหรือท่ารถ ดังนั้น ควรมีการผ่อนปรนให้รถสี่ล้อเล็กรับจ้างสามารถจอดที่ป้ายหยุดรถประจำทางสาธารณะบนถนนสายหลักได้ เพื่อส่งเสริมผู้ใช้บริการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนใกล้ที่สุด แต่อาจจะยกเว้นในบางช่วงเวลา เช่น ช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเพราะอาจส่งเสริมให้เกิดปัญหาการจารจรติดขัดมากขึ้น ส่วนในเส้นทางเส้นทางพาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ - คลองสานมีการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นที่สมบูรณ์อยู่แล้ว แต่ต้องปรับให้เป็นทุกช่วงเวลา ไม่ใช่เป็นบางเวลา

5.5 กฎหมายและมาตรการในการควบคุมการให้บริการ

ปัจจุบันมีมาตรการในการควบคุมการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับรถสี่ล้อเล็กรับจ้างมีอยู่หลายข้อ แต่มีข้อจำกัดเรื่องการนำมาบังคับใช้ เช่น รถสี่ล้อเล็กรับจ้างในเส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทยไม่มีเครื่องหมายตามที่กฎหมายกำหนดแต่ก็ให้บริการได้ตามปกติ หรือรถสี่ล้อเล็กรับจ้างในเส้นทางที่ 3 มีจำนวนที่เกินกว่าที่กำหนดและวิ่งทับเส้นทางรถโดยสารสาธารณะแต่ก็ให้บริการได้ตามปกติ ดังนั้น ภาครัฐควรมีมาตรการควบคุมทางกฎหมายที่เข้มงวดมากกว่าที่มีในปัจจุบัน เพื่อส่งเสริมการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น เพิ่มค่าปรับรถสี่ล้อเล็กรับจ้างที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องเครื่องหมายและป้ายทะเบียน การวิ่งทับเส้นทางหรือวิ่งไม่ตรงตามเส้นทางที่กำหนด มีการตรวจสอบสภาพรถที่ให้บริการเช่นเดียวกับรถที่ให้บริการสาธารณะทั่วไป มีป้ายบอกชื่อพนักงานขับรถพร้อมทั้งหมายเลขใบขับขี่รถสาธารณะ ตรวจสอบเรื่องประกันภัยบุคคลที่สามทุกคัน เป็นต้น

5.6 ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้บริการ

ข้อเสนอแนะที่ได้จากผู้ใช้บริการนั้น เป็นการนำปัจจัยลักษณะความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างในปัจจุบันน้อยที่สุด 3 อันดับแรก กับความต้องการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างในอนาคตมากที่สุด 2 อันดับแรก มาจัดลำดับความสำคัญเพื่อหาประเด็นที่ควรมีการปรับปรุงมากที่สุด 3 ประเด็นแรก

เส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)

ควรมีการปรับปรุงในประเด็นแรก คือ สภาพรถที่ให้บริการและขนาดพื้นที่ห้องโดยสาร ประเด็นที่สองความถี่ในการให้บริการในแต่ละช่วงเวลาของแต่ละวันและประเด็นที่สามป้ายบอกเส้นทางการให้บริการ

เส้นทางพาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ –คลองสาน

ควรมีการปรับปรุงในประเด็นแรก คือ มารยาทในการให้บริการของพนักงานขับรถประเด็นที่สองความปลอดภัยในเรื่องการขับขี่และประเด็นที่สามความกว้างของพื้นที่ห้องโดยสาร

5.7 ข้อเสนอแนะจากผู้ให้บริการ (พนักงานขับรถ)

ข้อเสนอแนะที่ได้จากจากผู้ให้บริการนั้น เป็นการนำประเด็นความต้องการที่ได้จากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถมาพิจารณา จำแนกตามเส้นทางได้ดังต่อไปนี้

เส้นทางซอยลาดพร้าว 122 - ซอยรามคำแหง 65 (ซอยมหาดไทย)

ภาครัฐควรมีการควบคุมราคาก๊าซ LPG ภาคขนส่ง สหกรณ์ควรจัดโครงการสินเชื่อหรือส่งเสริมสวัสดิการในการเช่าซื้อรถสี่ล้อเล็กในราคาถูกและให้ผ่อนเป็นรายเดือนและเพิ่มจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารบนถนนรามคำแหง (ปัจจุบันจอดรับ-ส่งผู้โดยสารได้แค่ 3 แห่ง)

เส้นทางที่ 3 พาณิชยการธนบุรี - วงเวียนใหญ่ -คลองสาน

ภาครัฐควรมีการควบคุมราคาก๊าซ LPG ภาคขนส่ง และขอผ่อนปรนในการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารที่ป้ายหยุดรถประจำทางได้

5.8 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1) ควรศึกษาเปรียบเทียบระดับความพึงพอใจและความต้องการปรับปรุงการให้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างกับระบบขนส่งกึ่งสาธารณะที่อยู่ในเส้นทางเดียวกัน (Mode Share) เช่น มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถสองแถว รถสามล้อเครื่อง (ตุ๊กตุ๊ก)เป็นต้น

2) ควรศึกษาถึงปัญหาการให้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างทางด้านปัญหาการจราจร และด้านผลกระทบจากการปล่อยมลพิษในพื้นศึกษา เช่น การจอดรถริมฟุตบาท ความปลอดภัยในการขับขี่ การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เป็นต้น

3) ควรศึกษาถึงบทบาทของรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง ในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว และการเป็นเอกลักษณ์ของชุมชนเมือง

4) ควรศึกษาถึงความเป็นไปได้ในพัฒนาบริหารจัดการรถสี่ล้อเล็กรับจ้างให้เป็นรถขนส่งสาธารณะขนาดเล็กเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต เนื่องจากเป็นพาหนะขนาดเล็กมีความคล่องตัวสูงในการเข้าตรอก ซอย เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

[1] กรมการขนส่งทางบก, 2554.กฎกระทรวงกำหนดขนาด ลักษณะ และสีของแผ่นป้ายทะเบียนรถ และการแสดงแผ่นป้ายทะเบียนรถและเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี พ.ศ.2554. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522. [Online].Available : http://www.dlt.go.th/th/index.php

[2] กรมการขนส่งทางบก,2554. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถ พ.ศ.2554. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522.[Online].Available : http://www.dlt.go.th/th/index.php

[3] ไกรฤกษ์ เจริญวงศ์, 2553. การวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางและการให้บริการของสถานีรถตู้โดยสารปรับอากาศ : กรณีศึกษาเทศบาลนครหาดใหญ่.วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมือง มหาบัณฑิต สาขาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

[4] จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2552. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาการขนส่งด้วยรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้างในเขตกรุงเทพฯ ที่เหมาะสมในสถานการณ์ปัจจุบัน. สถาบันการขนส่ง. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

[5]ประพัทธ์พงษ์อุปลา,2552. รายงานการวิจัยอิทธิพลของรูปแบบเมืองที่มีผลต่อรถขนส่งสาธารณะนอกระบบและพฤติกรรมของผู้ใช้บริการในเมืองขนาดใหญ่: กรณีศึกษาหาดใหญ่เชียงใหม่ขอนแก่นและกรุงเทพมหานคร.(งบประมาณแผ่นดิน ปี 2552). สภาวิจัยแห่งชาติ.

[6] ภรารตแช่มสุ่น,2548. พฤติกรรมและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อการบริหารจัดการรถตู้ร่วมบริการสาธารณะ.วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต ภาควิชาการจัดการทั่วไป บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา.

[7] ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศภูมิศาสตร์กรุงเทพมหานคร,2554.ข้อมูลลักษณะการแบ่งเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร.ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศภูมิศาสตร์กรุงเทพมหานคร (BMA GIS CENTER). [Online].Available :http://www.bangkokgis.com/modules.php

[8] อาทิตย์ ศรีสินธุ์ชัย, 2556. รูปแบบการให้บริการและพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง: กรณีศึกษา พื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

[9] Cervero,R. and Golub, A. 2007. *Informal transport : A global perspective*. Transport Policy :445 - 457. Ohio : Elsevier

[10] Dimitriou, H.T. and Gakenheimer, R. 2011. *Urban Transport in The Developing World : A Handbook of Policy and Practice*. Cheltenham : Edward Elgar

[11] Vuchic, V.R. 1981. *Urban Public transportation system and technology*. New Jersey : Prentice Hall.