

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการขนส่งโดยรถตู้โดยสาร ในกรุงเทพมหานครตอนเหนือ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาของระบบโครงข่ายการขนส่งและการเติบโตของเมืองที่เป็นสาเหตุของการเกิดรถตู้โดยสาร รวมทั้งศึกษาปัจจัยและเงื่อนไขทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้บริการ ลักษณะการเดินทางโดยรถตู้ของผู้ใช้บริการ ทิศนคติและค่านิยมของผู้เดินทางที่ทำให้เกิดการตัดสินใจเลือกใช้รถตู้โดยสาร รูปแบบการให้บริการขนส่งโดยรถตู้โดยสาร และแนวทางในการจัดการและการปรับปรุงระบบขนส่งโดยรถตู้โดยรวม โดยอาศัยข้อมูลทุติยภูมิ การสำรวจภาคสนาม และการแจกแบบสอบถาม โดยการสรุปผลการวิจัย ดังนี้

5.1 ปัจจัยที่มีผลต่อระบบขนส่งโดยรถตู้โดยสาร สามารถแบ่งได้ ดังนี้

5.1.1 ปัจจัยด้านอุปสงค์

1) ปัจจัยการขยายตัวและการใช้ที่ดินในเมือง

กรุงเทพมหานคร มีบทบาทในการเป็นเมืองศูนย์กลางมาแต่อดีต ทำให้เมืองขยายตัวออกจากศูนย์กลางอย่างต่อเนื่อง โดยมีตั้งถิ่นฐานตามแนวแม่น้ำลำคลอง และอาศัยการสัญจรทางน้ำเป็นหลัก ความเจริญอย่างรวดเร็วในสมัยที่มีการติดต่อค้าขายกับต่างชาติ ทำให้กรุงเทพมหานครได้รับการพัฒนาไปในแนวใหม่ โดยมีถนนหนทางเพิ่มขึ้น แม่น้ำลำคลองลดความสำคัญลงไป คลองถูกถมเป็นถนนเพิ่มขึ้น และนำพาหนะในการขนส่งมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวก ยานธุรกิจต่างๆ ขยายตัวอย่างรวดเร็ว เช่น สีลม บางรัก เขาวราช พื้นที่ของกรุงเทพมหานครขยายออกไปเรื่อยๆ โดยมีการขยายตัวของพื้นที่มากกว่า 29 เท่าตัว ประชากรเพิ่มขึ้น 9 เท่าตัว ในช่วงปี พ.ศ. 2443-2530 ทำให้กรุงเทพฯ มีลักษณะเป็นศูนย์กลางความเจริญในด้านต่างๆ และดึงดูดให้ประชาชนอพยพหลั่งไหลมาอยู่ในเมืองมากขึ้น ซึ่งความเจริญเป็นไปตามแบบอารยธรรมตะวันตก และขาดการควบคุมด้านการผังเมือง และการควบคุมการใช้ที่ดิน ชุมชนจึงเริ่มขยายตัวออกไปตามแนวถนน เช่น ถนนเจริญกรุง บำรุงเมือง และราชดำเนิน ทำให้เมืองเริ่มเปลี่ยนแปลงรูปแบบจากกระจุกตัวในพื้นที่ศูนย์กลางเป็นการพัฒนาแบบยาว เมืองเริ่มขยายตัวออกไปตามแนวถนนสายสำคัญ เกิดย่านการค้า และกิจกรรมทางเศรษฐกิจบนพื้นที่ เช่น ถนนบางนา-ตราด วิทยาทิตย์รังสิต

รามอินทรา เพชรเกษม ฯลฯ ต่อมาเมืองขยายตัวออกไปในลักษณะหลายศูนย์กลางโดยรอบ ซึ่งอาศัยระบบโครงข่ายเป็นตัวนำในการพัฒนา ได้แก่ บางกะปิ ลาดพร้าว วงเวียนใหญ่ รามอินทรา บางนา วงเวียนใหญ่ และดาวคะนอง เป็นต้น

สำหรับลักษณะการขยายตัวของกรุงเทพมหานครในช่วงปี พ.ศ.2530-2538 กรุงเทพฯ มีพื้นที่เมืองที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารจำนวนทั้งสิ้น 437.51 ตร.กม. โดยเขตเมืองชั้นกลางได้รับอนุญาตปลูกสร้างอาคารสูงสุด รองลงมาคือเขตชั้นนอกและเขตชั้นใน โดยลักษณะการขยายตัวของเมืองจะแผ่ขยายจากเขตชั้นในสู่เขตชั้นกลางและชั้นนอกเป็นลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินช่วง 10 ปี (พ.ศ.2529-2539) มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินอย่างมาก โดยการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม มีอัตราเติบโตอย่างรวดเร็ว ยานการค้ำกระจุกตัวในเขตเมืองชั้นใน โดยเฉพาะตามแนวโครงข่ายถนนสายหลัก และศูนย์กลางเมืองของแต่ละเขต ประกอบกับประชาชนยังกระจุกตัวอย่างหนาแน่น เนื่องจากความได้เปรียบจากความสะดวกของระบบโครงข่าย และความเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้าที่เก่าแก่ สำหรับพื้นที่พักอาศัยกระจายตัวออกมาในเขตชั้นกลางและชั้นนอก ส่วนการใช้ที่ดินประเภทที่ว่างและเกษตรกรรมมีอัตราเติบโตลดลง อันเนื่องจากการขยายตัวของเมืองสู่พื้นที่โล่งว่างและพื้นที่เกษตรกรรมที่ใกล้ชิดกับสิ่งแวดล้อมและธรรมชาติ

ภาพรวมของการขยายตัวของพื้นที่เมือง มีทิศทางการขยายตัวอย่างกระจุกตัวออกสู่พื้นที่ตอนเหนือและทางด้านตะวันออกของเมือง อันเนื่องมาจากความได้เปรียบด้านโครงข่ายคมนาคมขนส่ง จำนวนประชากรและพื้นที่ขนาดใหญ่ รวมถึงการลงทุนสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของรัฐ เมืองขยายตัวออกสู่พื้นที่รอบนอกทุกทิศทางเข้าสู่จังหวัดปทุมธานี นนทบุรี และสมุทรปราการ โดยอาศัยโครงข่ายถนนสายหลักที่สำคัญ ได้แก่ ถนนพหลโยธิน วิชาวติรังสิต บางนา-บางปะกง สุทธิวิท รามอินทรา แจ้งวัฒนะ และเพชรเกษม เป็นต้น

การขยายตัวของเมืองดังกล่าวทำให้เกิดรูปแบบการขนส่งโดยรถตู้ อันเนื่องจากการใช้ที่ดินอย่างกระจุกกระจาย การตัดถนนเข้าสู่พื้นที่พัฒนาของนายทุน โดยขาดการวางแผน ในถนนขอยสักเป็นที่ตั้งของหมู่บ้านขนาดใหญ่ แต่ขาดการให้บริการขนส่งสาธารณะ รวมถึงบริการขนส่งที่ขาดประสิทธิภาพ ทำให้การเดินทางมีจำกัด และมีความต้องการใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพมีอยู่จำนวนมาก

2) ปัจจัยด้านประชากร

การขยายตัวของพื้นที่เมืองและเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร และความต้องการพื้นที่พักอาศัย โดยปี พ.ศ. 2535-2540 ประชากรกรุงเทพมหานครเติบโตเพียงร้อยละ 0.15 ต่อปี จำนวนดังกล่าวไม่รวมผู้ที่เดินทางเข้าออกในตอน

เข้าและตอนเย็น และผู้เดินทางระหว่างเมือง และจำนวนแรงงานและนักเรียน นักศึกษาซึ่งอยู่นอกทะเบียน อีกจำนวนหนึ่ง การเพิ่มขึ้นของประชากรทำให้เกิดความแออัด ความต้องการใช้ที่ดิน โดยปี 2540 กรุงเทพมหานครมีประชากรหนาแน่นถึง 3,574 คนต่อตร.กม. การตั้งถิ่นฐานของประชากรจะกระจุกตัวในเขตเมืองชั้นใน รองลงมาได้แก่เขตเมืองชั้นกลางและชั้นนอก เนื่องจากสภาพความได้เปรียบของที่ตั้ง และโครงข่ายคมนาคม ทำให้การใช้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของสำนักงาน อาคารทันสมัย ศูนย์กลางธนาคาร และห้างสรรพสินค้า โดยเมืองขยายตัวออกไปทางแนวตั้ง ผลจากราคาที่ดินที่มีราคาสูง และที่ว่างมีอยู่จำกัด เขตเมืองชั้นในมีโอกาสนในการขยายพื้นที่เมืองน้อยสุด โดยเขตที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น คือ ป้อมปราบ สัมพันธวงศ์ และธนบุรี ในขณะที่พื้นที่ชั้นกลางเป็นเขตต่อเนื่องและรองรับการขยายตัวของที่พักอาศัยและแหล่งงานบางส่วน ทำให้เขตเมืองชั้นกลางมีส่วนแบ่งประชากรในสัดส่วนที่รองจากเขตชั้นใน และมีความได้เปรียบในด้านพื้นที่ขนาดใหญ่ และใกล้แหล่งงานในเขตเมืองชั้นใน ทำให้พื้นที่ที่ได้รับการอนุญาตปลูกสร้างรวม ปี 2530-2538 ในเขตชั้นกลางมีสูงที่สุด 184.51 ตร.กม. สำหรับเขตเมืองชั้นนอกมีอัตราขยายตัวของประชากรสูงสุด โดยมีพื้นที่ขนาดใหญ่และที่ดินราคาถูกแต่มีประชากรอาศัยอยู่เบาบาง เนื่องจากความไม่สะดวกจากระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

ภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยรวมประชากรยังกระจุกตัวในเขตกรุงเทพมหานคร ถึงร้อยละ 52 ส่วนที่เหลือกระจายตัวอยู่ในเขตปริมณฑล ได้แก่ จ.สมุทรปราการ รองลงมาคือ จ.นนทบุรี และ จ.นครปฐม ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ตามแนวถนนสายหลักและเขตต่อเนื่อง ทำให้เมืองขยายตัวไปในทิศทางต่าง ๆ ได้แก่ ทิศเหนือย่านคลองหลวงและปากเกร็ด ทิศตะวันออกเฉียงใต้ ย่านพระประแดง และทิศตะวันตกย่านกระทุ่มแบน

การเปลี่ยนแปลงของประชากรยังสัมพันธ์กับจำนวนบ้าน โดยในปี 2535-2540 อัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนบ้านเขตเมืองชั้นนอกมีสัดส่วนสูงที่สุด รองลงมาได้แก่เขตชั้นกลาง และเขตชั้นในมีการขยายตัวของจำนวนบ้านต่ำสุด ซึ่งสอดคล้องกับการขยายตัวของประชากร อันเป็นผลจากพื้นที่ในเขตชั้นในมีจำกัด ขณะที่จังหวัดในเขตปริมณฑลการขยายตัวของบ้านมีสูงถึงร้อยละ 11.9 ต่อปี โดยจังหวัดที่มีการขยายตัวสูงสุดคือ อำเภोधัญบุรี ลำลูกกา บางบัวทอง และบางพลี

5.1.2 ปัจจัยด้านอุปทาน

อันได้แก่ประสิทธิภาพในการให้บริการของรถตู้โดยสารมีดังนี้

1) การขาดประสิทธิภาพของระบบการขนส่งสาธารณะ

สภาพการใช้ที่ดินและเมืองที่ขยายออกไปทำให้แหล่งงานและที่พักอาศัยอยู่ไกลกัน และใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น ส่วนจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นทำให้ความต้องการเดินทางมีเพิ่ม

มากขึ้น ซึ่งผลออกมาในรูปของมีผู้เดินทางเข้าเมืองตอนเช้าและกลับออกนอกเมืองในตอนเย็น (Commuter) จำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลที่เพิ่มขึ้น และตามมาด้วยปัญหาจราจร ปริมาณการเดินทางของคนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี 2540 มีทั้งสิ้น 16.62 ล้านเที่ยวต่อวัน โดยเป็นการเดินทางโดยขนส่งสาธารณะร้อยละ 45 และขนส่งส่วนบุคคลถึงร้อยละ 55 ทำให้จำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครมีการเติบโตร้อยละ 6.63 ต่อปี โดยพาหนะส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน มีอัตราเติบโตถึงร้อยละ 7.34 ต่อปี ทำให้รถยนต์เข้ามามีบทบาทอย่างมากต่อพฤติกรรมการเดินทางของคนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ขณะที่การเพิ่มขึ้นของรถยนต์ไม่สอดคล้องกับพื้นผิวถนนที่มีอยู่ โดยปี พ.ศ. 2540 กรุงเทพมหานครมีถนนสายหลักและถนนสายรองทั้งหมดมีความยาวเพียงประมาณ 1,000 กิโลเมตร ถนนขอย 2,825 กิโลเมตร และทางด่วนประมาณ 90 กม. คิดเป็นสัดส่วนต่อพื้นที่เมืองเพียง 10% เท่านั้น โครงข่ายถนนที่ตัดออกสู่พื้นที่โดยรอบ ย่อมเป็นตัวสนับสนุนและก่อให้เกิดความสะดวกรบายในการเดินทาง แต่ถนนสายหลักจำนวนมาก โดยเฉพาะในเขตชั้นกลางและชั้นนอกไม่มีระบบถนนสายรองเข้ามารองรับปริมาณจราจร และเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ มีผลทำให้รถยนต์กระจุกตัวบนถนนสายหลัก เกิดปัญหาจราจรตามมา

สำหรับการขนส่งสาธารณะที่มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 45 แต่ก็ในรูปแบบการเดินทางหลักของคนกรุงเทพมหานครจำนวนมาก โดยปี พ.ศ.2536 มีปริมาณผู้โดยสารขนส่งสาธารณะและกึ่งสาธารณะทั้งสิ้น 9,767,000 คนต่อวัน ผู้ใช้รถโดยสารประจำทางมีถึงร้อยละ 72 ของผู้เดินทางทั้งหมด ขณะที่การขนส่งผู้โดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีได้เพียง 3.3 ล้านคนต่อวัน หรือร้อยละ 48 ของผู้ต้องการเดินทางโดยรถประจำทาง และมีเส้นทางที่ให้บริการมีเพียง 219 สาย รถให้บริการรวม 11,578 คัน แม้ว่ารถโดยสารประจำทางเป็นระบบขนส่งสาธารณะหลักของคนกรุงเทพมหานคร แต่รถประจำทางยังขาดประสิทธิภาพ เนื่องจากต้องใช้พื้นที่ถนนร่วมกับพาหนะทุกประเภท ถนนเกือบทุกสายยังติดขัดเป็นอุปสรรคต่อการเดินทาง ทำให้รถโดยสารประจำทางเดินทางได้ล่าช้า ส่งผลให้ผู้ที่มีอำนาจซื้อสูงขึ้น หันไปใช้รถยนต์ส่วนตัวมากยิ่งขึ้น การเดินทางบนท้องถนนจึงติดขัดคับคั่งและล่าช้าเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ นอกจากนี้เส้นทางรถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่ยังคงไม่สมบูรณ์ โดยเส้นทางกระจายออกไปตามลักษณะการขยายตัวของเมือง ประกอบกับระบบโครงข่ายที่ไม่สมบูรณ์ ทำให้เส้นทางให้บริการหนาแน่นเฉพาะเขตพื้นที่ชั้นใน ส่วนเขตรอบนอกยังมีบริการที่ไม่ทั่วถึง และจำนวนรถประจำทางจึงให้บริการมีน้อย เนื่องจากให้บริการไม่คุ้มทุน สำหรับความต้องการเดินทางด้วยรถไฟ และเรือของคนกรุงเทพฯ มีเพียงร้อยละ 4 และ 1 ตามลำดับ เนื่องจากข้อจำกัดทางพื้นที่ให้บริการ

2) เส้นทางให้บริการ

ระบบขนส่งโดยรถตู้โดยสารเป็นบริการที่เน้นความรวดเร็วในการเดินทาง ในปี 2540 เส้นทางที่ให้บริการมีทั้งสิ้น 116 เส้นทาง มีผู้โดยสารประมาณ 250,000 คน เป็นเส้นทางใช้ระบบทางด่วน และไม่ใช้ระบบทางด่วน การให้บริการรถตู้โดยสารจะให้บริการตั้งแต่ 5.30-23.30 น. โดยวิ่งรับส่งผู้โดยสารจากชานเมืองมายังจุดต่างๆ ในใจกลางเมือง ซึ่งเป็นแหล่งงานหรือจุดต่อรถภายในเขตเมือง รถตู้โดยสารส่วนใหญ่มีเส้นทางซ้อนทับกับรถโดยสารประจำทางถึงร้อยละ 80 ของเส้นทางรถตู้ทั้งหมด ซึ่งเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้รัฐต้องการจัดระบบการขนส่งรถตู้ เพื่อลดการแข่งขันและการขาดทุนของรัฐ รถตู้โดยสารให้บริการตามเส้นทางที่กำหนดจุดต้นทางและปลายทาง ส่วนใหญ่วิ่งตามเส้นทางที่กำหนด นอกจากถนนที่มีการจราจรติดขัด รถตู้อาจหลีกเลี่ยงใช้เส้นทางอื่น จุดต้นทางและปลายทางของเส้นทางรถตู้โดยสาร เป็นชุมทาง และจุดเปลี่ยนพาหนะในการเดินทาง ทำให้บางพื้นที่ประสบกับปัญหาการกีดขวางการจราจรของรถตู้โดยสาร เช่น ในเขตพื้นที่เมือง บริเวณสีลม อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เป็นต้น ซึ่งพื้นที่เมืองมีราคาแพงและมีจำกัด ทำให้บางเส้นทางต้องเข้าพื้นที่เอกชน หรือการจอดรถรอคิวตามถนนชอยหรือใต้ทางด่วน และวิ่งมารับผู้โดยสารบริเวณป้ายรถประจำทาง หรือบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้า โดยจะปล่อยรถตู้โดยสาร 5-30 นาทีขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสาร และระบบการจัดการของแต่ละวัน รถตู้โดยสารส่วนใหญ่บรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ 11-14 คน ทำให้มีความคล่องตัวในการเดินทางสูงกว่ารถโดยสารประจำทาง สำหรับระยะทางรถตู้โดยสารเฉลี่ย 24 กิโลเมตร โดยระยะทางใกล้สุดคือลาดพร้าว-พระราม6 เพียง 7 กิโลเมตร และไกลสุดคือ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - สายไหม มีระยะทางถึง 40 กิโลเมตร

เส้นทางรถตู้โดยสารมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เนื่องจากเป็นตลาดเสรี ทำให้เกิดการแข่งขันสูง การเกิดและการยุบตัวของเส้นทางใหม่จึงเป็นไปอย่างรวดเร็ว ในปี พ.ศ. 2541 เส้นทางรถตู้โดยสารมีทั้งสิ้น 116 สาย และมีจำนวนรถตู้โดยสาร 1,473 คัน การเกิดขึ้นของการขนส่งรถตู้ ทำให้ผู้เดินทางมีทางเลือกเพิ่มขึ้น โดยบางเส้นทางเป็นเส้นทางที่ผู้ประกอบการกำหนดขึ้นเอง โดยอาศัยการทดลองวิ่งในระยะแรก หากได้รับความสนใจและคุ้มทุนก็จะเปิดให้บริการ ซึ่งเส้นทางที่กำหนดจะดูจากความต้องการของผู้เดินทางเป็นสำคัญ และความคุ้มทุน เนื่องจากรถตู้ดำเนินการโดยเอกชน ไม่มีเงินอุดหนุนจากภาครัฐ ทำให้เส้นทางส่วนใหญ่จำเป็นต้องมีผู้ใช้บริการจำนวนหนึ่งที่มาขอ

รถตู้ส่วนใหญ่ผู้ขับจะเป็นเจ้าของรถและนำมาเข้าร่วมกับวินเอง ซึ่งทำให้มีกรรมสิทธิ์ในการครอบครองยานพาหนะ ผู้ขับจึงมีอิสระในการประกอบอาชีพอย่างมาก การประกอบอาชีพ

จึงไม่มีรูปแบบที่แน่นอน คือสามารถขยับรถตามจำนวนเที่ยวหรือจำนวนวันที่ต้องการ และสามารถปรับเปลี่ยนเป็นรถหัวรถระหว่างจังหวัด เพื่อการเพิ่มรายได้อีกทางหนึ่ง

3) การให้บริการ

รถตู้โดยสารถือเป็นบริการขนส่งที่เน้นความรวดเร็วและความสะดวกสบายของผู้โดยสาร โดยประกันที่นั่งให้กับผู้โดยสาร ความถี่ในการปล่อยรถอยู่ในระดับที่ดี ทำให้ผู้โดยสารสามารถคาดคะเนเวลาที่ใช้ในการเดินทางได้มากกว่ารถประจำทาง ข้อเสียของรถตู้โดยสาร คือราคาค่าโดยสารยังคงอยู่ในระดับที่สูง ทำให้ผู้ที่มีความสามารถในการจ่ายอยู่ในระดับต่ำไม่สามารถเลือกใช้บริการดังกล่าวได้ รวมทั้งการขยับรถอย่างรวดเร็วของผู้ขับรถตู้ อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

ส่วนข้อได้เปรียบของรถโดยสารประจำทางเป็นระบบขนส่งที่บรรจผู้โดยสารได้จำนวนมาก ค่าโดยสารราคาถูก ผู้โดยสารทุกระดับรายได้สามารถใช้บริการ เป็นระบบขนส่งมวลชนที่จัดขึ้นเป็นสวัสดิการสำหรับประชาชน ให้มีโอกาสในการเดินทางได้อย่างเท่าเทียม แต่ข้อด้อยของรถโดยสารประจำทาง คือ การจอดรับส่งผู้โดยสารทุกป้ายรถประจำทาง จำนวนรถโดยสารที่ให้บริการไม่เพียงพอต่อการตอบสนองผู้โดยสารที่มีจำนวนมากโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ทำให้เกิดความแออัด ไม่สะดวกสบาย และประสบปัญหาการจราจร ส่งผลต่อความล่าช้าในการเดินทาง และความไม่สามารถกำหนดเวลาในการเดินทางแต่ละครั้ง นอกจากนี้ในเส้นทางชานเมืองที่มีผู้โดยสารจำนวนน้อย ทำให้การวิ่งรับส่งต่อเที่ยวลดลง ทำให้ขาดรถให้บริการในช่วงนอกชั่วโมงเร่งด่วน นอกจากนี้ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน รถโดยสารประจำทางบางส่วนมีการตัดเส้นทาง เพื่อความสะดวกในการนำรถกลับไปรับผู้โดยสารแทนรถประจำทางที่วิ่งระยะทางไกลผ่านใจกลางเมือง และไม่สามารถหมุนเวียนรถกลับมาได้ทัน ทำให้ผู้โดยสารกลุ่มหนึ่งที่ต้องการเดินทางต่อ ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการต่อรถเพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง ซึ่งข้อเสียดังกล่าวเป็นช่องว่างให้เกิดระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพมาก

เส้นทางรถตู้โดยสารส่วนใหญ่วิ่งบนถนนสายหลัก โดยวิ่งผ่านพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมและที่พักอาศัย รวมทั้งจุดรวมกิจกรรมที่สำคัญของแต่ละเขต โดยศูนย์กลางดังกล่าวเป็นชุมชนหรือย่านการค้าสำคัญบริเวณถนนสายหลัก การให้บริการของรถตู้โดยสารเน้นบริการในพื้นที่ระหว่างชานเมืองและพื้นที่เมือง โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้บริการที่พักอาศัยอยู่ในเขตชานเมืองเป็นส่วนใหญ่ โดยมีการกำหนดจุดต้นทางในบริเวณพื้นที่ชานเมือง ซึ่งเป็นเขตที่มีการกระจายการเดินทางออกไปสู่ทิศทางต่าง ๆ ส่วนจุดปลายทาง เป็นเขตที่มีการเดินทางมารวมกัน ได้แก่ บริเวณ ย่านธุรกิจ การค้า ศูนย์ราชการ เป็นต้น ซึ่งกระจุกตัวในเขตเมืองชั้นในและชั้นกลาง ดังนั้นลักษณะของเส้นทางจึงให้บริการเป็นการเดินทางที่มุ่งเข้าสู่เขตพื้นที่เมือง

รถตู้โดยสารนับว่ามีความสำคัญต่อระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร แม้ว่าสัดส่วนของผู้โดยสารระบบกึ่งสาธารณะในปี 2536 (ยกเว้นรถตู้โดยสาร) มีเพียงร้อยละ 24 แต่การเติบโตของรถตู้โดยสารเป็นไปอย่างรวดเร็ว เนื่องจากความได้เปรียบกว่าระบบขนส่งประเภทอื่นๆ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางซึ่งเป็นการขนส่งหลักของเมือง เมื่อเปรียบเทียบกับโครงข่ายการให้บริการของรถประจำทางและรถตู้ พบว่า การให้บริการของรถประจำทางจะหนาแน่นเฉพาะในเขตเมืองชั้นใน ส่วนเส้นทางที่วิ่งนอกเมืองมีจำนวนน้อย และเป็นเส้นทางวิ่งตัดผ่านใจกลางเมืองสู่พื้นที่รอบนอก ทำให้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น และระยะเวลาในการคอยรถนานเกินไป นอกจากนี้เส้นทางยังเป็นเส้นทางวนรอบที่มีจุดต้นทางและจุดปลายทางเดียวกัน ขณะที่โครงข่ายให้บริการของรถตู้โดยสาร เป็นการให้บริการขนส่งระหว่างเขตชานเมืองและเขตเมือง ซึ่งเป็นแหล่งงานและที่พักอาศัย ทำให้เส้นทางส่วนใหญ่กระจายออกเป็นรัศมีทุกทิศทาง โดยอาศัยถนนสายหลักและทางด่วน

นอกจากนี้การให้บริการของรถตู้โดยสารยังเน้นความเร็ว ด้วยขนาดพาหนะในการเดินทางที่เหมาะสม ไม่ต้องจอดรับส่งผู้โดยสารทุกป้ายรถ ทำให้มีความคล่องตัว รับประทานที่นั่ง แม้ว่าราคาค่าโดยสารสูงกว่ารถโดยสารประจำทาง แต่ผู้เดินทางยินดีที่จะเสียค่าใช้จ่ายเพื่อซื้อเวลา จึงทำให้รถตู้เป็นที่นิยมของผู้โดยสาร

ปัญหาของรถตู้โดยสารส่วนใหญ่มาจากเป็นระบบขนส่งนอกระบบกฎหมาย ทำให้การควบคุมคุณภาพการให้บริการ ค่าโดยสาร ความปลอดภัยของพาหนะ ขึ้นกับผู้ประกอบการแต่ละรายซึ่งมีอำนาจในการผูกขาดแต่ละเส้นทาง ส่วนปัญหาการจอดรถกีดขวาง จากการจอดรถรับผู้โดยสาร หรือใช้ป้ายรถประจำทางเป็นท่ารถ เป็นการใช้พื้นที่ถนนที่มีอยู่จำกัดในการหาประโยชน์ส่วนตัว ส่วนที่เกี่ยวข้องรัฐโดยตรงคือ การเข้ามาแข่งขันกับการขนส่งโดยรถประจำทางซึ่งได้รับสัมปทานในการเดินรถเพียงผู้เดียว ทำให้รัฐต้องเสียผลประโยชน์ทั้งด้านรายได้จากบริการขนส่งสาธารณะ และผลประโยชน์ในด้านการจัดเก็บภาษี และปัญหาเงินนอกระบบ

ดังนั้น ปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการขนส่งโดยรถตู้โดยสาร จึงประกอบด้วยเวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และการเข้าถึงในการบริการ

โดยผู้ให้บริการมีความต้องการปัจจัยการเดินทางด้านเวลาและค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด แต่มีการเข้าถึงสูงสุด ในขณะที่ผู้ให้บริการก็มีความต้องการปัจจัยด้านเวลา ค่าใช้จ่าย และการเข้าถึงเช่นเดียวกับผู้ใช้บริการ เพื่อให้มีความสามารถในการเพิ่มจำนวนเที่ยวของการให้บริการ ค่าใช้จ่ายอันได้แก่ต้นทุนการให้บริการที่ต่ำ และการเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายสูงสุด

5.2 บทบาทของรถตู้โดยสารในอนาคต

ภาพรวมการเกิดขึ้นของขนส่งประเภทรถตู้โดยสาร เป็นระบบกึ่งสาธารณะที่เข้ามามีบทบาทเด่นชัดในการขนส่งผู้โดยสารระหว่างเขตเมืองและชานเมือง โดยเป็นระบบขนส่งกึ่งสาธารณะที่ถือได้ว่ามีรูปแบบระหว่างรถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์สาธารณะ ทั้งด้านของลักษณะการให้บริการ ขนาดของพาหนะ เส้นทาง การให้บริการ และการครอบครองยานพาหนะ โดยการเกิดขึ้นของการขนส่งประเภทรถตู้คล้ายกับการเกิดขึ้นของระบบกึ่งสาธารณะในประเทศกำลังพัฒนา โดยเริ่มจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร รายได้ต่อหัว และการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ระเบียบ และขาดการวางแผน การขยายตัวของเมือง การค้า และอุตสาหกรรม นำไปสู่ความต้องการสัญจรในพื้นที่ เพิ่มขึ้น ยังรวมถึงความไม่เพียงพอและขาดประสิทธิภาพของรถโดยสารสาธารณะที่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการ ได้แก่ ความถี่ในการให้บริการ การเข้าถึง ทำให้ระบบกึ่งสาธารณะมีบทบาทสำคัญและเสริมระบบขนส่งทั่วไป

แม้ว่าผู้เดินทางมีทางเลือกรูปแบบการเดินทางมากมาย ไม่ว่าจะเป็นรถแท็กซี่ รถสามล้อ รถสองแถว รถไฟ หรือเรือ ก็ตาม แต่ระบบขนส่งแต่ละประเภทมีข้อจำกัด และมีรูปแบบการให้บริการที่แตกต่างกันออกไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผู้เดินทาง วัตถุประสงค์ของการเดินทาง อีกด้วย

ปัญหาความเร็ว ความไม่สะดวกสบายในการเดินทาง ด้วยระบบขนส่งส่วนบุคคลและขนส่งสาธารณะ ทำให้ผู้เดินทางพยายามปรับตัว และหารูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมกว่าในปัจจุบัน เพื่อลดเวลาและค่าใช้จ่าย รวมทั้งให้มีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น เมื่อรูปแบบการขนส่งประเภทรถตู้เกิดขึ้น ทำให้ผู้เดินทางบางส่วนได้ปรับตัวมาใช้บริการ รถตู้โดยสารพัฒนาจากรถโดยสารนำเที่ยวระหว่างจังหวัดและเกิดขึ้นเมื่อประมาณ 15-20 ปีก่อน และได้เข้ามาให้บริการแก่ผู้พักอาศัยในเขตชานเมืองเมื่อประมาณ 5 ปีที่แล้ว โดยเฉพาะผู้เดินทางเข้าเมืองที่ต้องประสบกับปัญหาจราจร รถตู้เริ่มเข้ามามีบทบาทในการให้บริการในส่วนนี้ จากชุมชนชานเมือง เข้ามายังใจกลางเมือง

จากการที่รถตู้โดยสารเป็นระบบขนส่งที่เสริมให้แก่การขนส่งมวลชน อันได้แก่รถโดยสารประจำทาง และจากข้อได้เปรียบในด้านความเร็วในการให้บริการขนส่ง ความสามารถในการเข้าถึงสูง โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ชานเมืองอันเป็นที่พักอาศัย จากพื้นที่กรณีศึกษาทางตอนเหนือ ได้แก่ รั้งสิต ปากเกร็ด มีนบุรี และบริเวณพื้นที่ในเขตลาดกระบัง นอกจากนี้รถตู้โดยสารยังได้เปรียบในด้านการกำหนดเวลาการเดินทาง รถตู้โดยสารจึงสามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการที่จะสนับสนุนการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ นอกจากรถโดยสารประจำทางได้ เช่น รถไฟ รวมถึงโครงการที่เพิ่งเปิดให้บริการได้แก่รถไฟฟ้า แม้ว่าในอนาคตระบบรถไฟฟ้าเสร็จสมบูรณ์ครบโครงการ และอำนวยความสะดวกในการเดินทางเพิ่มมากยิ่งขึ้น เนื่องจากระบบขนส่ง

มวลชนดังกล่าวไม่สามารถให้บริการในลักษณะการเข้าถึงที่สมบูรณ์แบบ (door to door) ทำให้มีความต้องการระบบขนส่งเพื่อเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้า เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทางได้ใกล้เคียงที่สุด

โอกาสการเกิดระบบขนส่งในรูปแบบใหม่ภายในเมือง คาดว่าเป็นระบบขนส่งแบบกึ่งสาธารณะ (Paratransit) ซึ่งเป็นระบบขนส่งกึ่งสาธารณะใช้เงินลงทุนไม่สูง เนื่องจากผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของยานพาหนะเอง เน้นการขนส่งผู้โดยสารกลุ่มเล็ก ระดับราคาต่ำโดยสารอยู่ในระดับปานกลาง ทำให้มีความคล่องตัวในการขนส่งและสามารถสนองความต้องการของผู้เดินทางได้เป็นอย่างดี แต่สำหรับการขนส่งสาธารณะ (Public Transit) การเกิดขึ้นจะต้องพิจารณาจากระบบสัมปทาน เงินลงทุนจำนวนมาก เช่น รถประจำทาง และรถไฟฟ้า ทำให้รูปแบบดังกล่าวเกิดขึ้นได้ยาก นอกจากนี้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารคราวละมาก ทำให้ไม่สามารถสนองความต้องการเดินทางเฉพาะบุคคลได้ ในปัจจุบันการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า ซึ่งเข้ามามีผลต่อระบบขนส่งภายในเมือง และบรรเทาปัญหาจราจร แต่องค์กรที่ดูแลรับผิดชอบในการขนส่งทั้งรถประจำทางและรถไฟฟ้าเป็นคนละกลุ่ม ทำให้ยากต่อการแก้ปัญหาและการจัดการเชื่อมต่อบริการขนส่ง ส่วนการขนส่งส่วนบุคคล ซึ่งมีความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่สูง แต่มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งอยู่ในระดับสูงกว่าขนส่งประเภทอื่นๆ

5.3 แนวทางการจัดการและปรับปรุงบริการรถตู้โดยสาร

แนวทางการจัดการและปรับปรุงบริการรถตู้โดยสาร สามารถแบ่งได้ดังนี้

1) ด้านการจัดการ จากสภาวะการณ์ปัจจุบัน การขนส่งโดยรถตู้ยังคงอยู่ภายใต้การจัดการโดยผู้ประกอบการเอกชนแต่ละราย ทำให้การขนส่งรถตู้เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และมีผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการและภาครัฐ ทั้งระดับราคาต่ำโดยสาร คุณภาพการให้บริการ การกีดขวางจราจร การแข่งขันของระบบขนส่ง จึงควรมีการจัดตั้งหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ควบคุมระบบขนส่งในกรุงเทพมหานคร อันได้แก่กรมการขนส่งทางบก และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่ให้บริการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำหน้าที่ควบคุมดูแลการให้บริการของรถตู้โดยสาร โดยจัดตั้งหน่วยงานในรูปแบบของสหการรถตู้โดยสาร โดยมีหน่วยงานของรัฐเข้ามาร่วมลงทุน หรือจัดตั้งเป็นบริษัท โดยดำเนินกิจการร่วมกับบุคคลอื่นๆ โดยมีรัฐคอยควบคุมดูแล มีภาคเอกชนเข้าร่วมดำเนินการด้วย การเลือกแนวทางใดให้พิจารณาจากแนวทางที่มีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติมากที่สุด และมีปัญหาน้อยที่สุด สามารถดำเนินการได้ และผู้ประกอบการได้รับ

สิทธิประโยชน์ต่างๆ เท่าเดิม โดยองค์กรดังกล่าวจะเข้ามาดูแลและควบคุมการคุณภาพการให้บริการ เส้นทางรถ ซึ่งปัจจุบันมีการจัดตั้งสหการรถตู้ เพื่อจัดสรรให้ผู้สนใจเข้าร่วมโครงการโดยการจัดสรรดังนี้

- ก. ระบบสัมปทาน เป็นการจัดสรรเส้นทางรถตู้โดยสารให้แก่ผู้สนใจเข้าร่วมโครงการ ในกรณีที่ผู้สนใจรายหนึ่งรายใดหรือกลุ่มผู้สนใจมีศักยภาพในการให้บริการครอบคลุมตลอดเส้นทางที่กำหนดไว้ได้
 - ข. ระบบรายย่อย เป็นการจัดสรรเส้นทางรถตู้โดยสารให้ผู้ประกอบการรายย่อยที่มีความสนใจเข้าร่วมโครงการแต่ไม่สามารถรวมตัวกันได้ โดยมีหน่วยงานของรัฐเป็นผู้ประสาน
- 2) ด้านการปรับปรุงการบริการ โดยการกำหนดให้รถตู้โดยสารมีสามารถให้บริการแก่ผู้ใช้บริการในลักษณะเดียวกันดังนี้
- ก) ด้านอัตราค่าโดยสาร กำหนดอัตราค่าโดยสารรถตู้โดยสารที่เหมาะสม โดยใช้ระยะทางการให้บริการเป็นเกณฑ์ในการกำหนดค่าโดยสาร จากการศึกษาจากเมื่อเปรียบเทียบราคาโดยสารกับระยะทางทั้งหมด พบว่า ราคาเฉลี่ยของรถตู้ในเส้นทางหนึ่งมีต้นทุนเท่ากับ 0.9 บาทต่อ 1 กิโลเมตร จุดคุ้มทุนในการให้บริการควรอยู่ระหว่าง 20-25 บาท โดยพิจารณาในด้านผู้ประกอบการที่สามารถให้บริการโดยไม่ประสบภาวะขาดทุน และด้านกลุ่มผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารซึ่งเป็นผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลาง มีข้อจำกัดด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
 - ข) ด้านระยะทางให้บริการ โดยพิจารณาจากเส้นทางการที่ให้บริการในปัจจุบัน ซึ่งมีระยะทางวิ่งให้บริการระหว่างศูนย์กลางเมืองชั้นในและศูนย์กลางเมืองชั้นกลางและชั้นนอก ลักษณะเส้นทางวิ่งของรถตู้โดยสารควรวิ่งให้บริการระหว่างเขตต่อเมือง มากกว่าการวิ่งให้บริการข้ามเขต ทั้งนี้เนื่องจากในพื้นที่ต่างๆ ย่อมมีระบบขนส่งประเภทอื่นๆ ให้บริการส่งต่อการเดินทางไปได้ เช่น รถโดยสารประจำทางและรถตู้ การวิ่งระยะทางไกลข้ามพื้นที่ต่อเมืองออกไปอาจทำให้เกิดการวิ่งทับเส้นทางระหว่างรถโดยสารประจำทางรวมถึงรถตู้ซึ่งเป็นระบบขนส่งประเภทเดียวกัน การวิ่งในระยะทางยาวอาจทำให้เกิดความไม่คุ้มทุน เนื่องจากทำให้จำนวนเที่ยว

ต่อวันลดลง และการวนรถกลับมาจับผู้โดยสารใช้ระยะเวลาานาน นอกจากนี้จากการศึกษาปริมาณการเดินทางระหว่างโซนจราจร พบว่า การเดินทางเข้าออกในแต่ละโซนจะมีปริมาณสูงสุดคือการเดินทางภายในเมือง และการเดินทางระหว่างเขตต่อเนื่องเท่านั้น ดังนั้นหากแบ่งพื้นที่กรุงเทพมหานครออกเป็น 5 ส่วน พบว่าการวิ่งให้บริการระหว่างเขตต่อเนื่องไม่ว่าจะเป็น เขตชั้นใน -เขตต่อเนื่องตะวันตก เขตชั้นใน-เขตต่อเนื่องตะวันออก และเขตต่อเนื่องตะวันออก-เขตชานเมืองตะวันตก เป็นต้น ควรอยู่ในรัศมี 15-20 กิโลเมตร

- ง) การกำหนดเส้นทางให้บริการ จากการศึกษารถตู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร ตอนเหนือ มีลักษณะการให้บริการทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยมีเส้นทางให้บริการให้บริการในแนวรัศมีเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่จะผ่านเข้า-ออกระหว่างเมืองชั้นใน ชั้นกลาง และชั้นนอก โดยให้บริการระหว่างเขตเมืองและชานเมือง เส้นทางรถตู้ควรให้บริการในพื้นที่
- รถตู้เป็นรูปแบบการให้บริการที่ตอบสนองความต้องการของผู้ที่พักอาศัยอยู่ในเขตชานเมือง และเดินทางเข้ามาทำงานในเมือง โดยจากแบบสอบถาม พบว่า จุดต้นทางของผู้ใช้บริการเกือบทั้งหมดอาศัยอยู่ในพื้นที่เมืองชั้นกลางและชั้นนอก และปริมาณพล โดยมียุทธศาสตร์ปลายทางในการเดินทางเพื่อทำงานและไปโรงเรียนสูงสุด โดยเฉพาะในแหล่งงานและสถาบันการศึกษาระดับสูงจะกระจุกตัวในเขตเมืองชั้นและชั้นกลาง ได้แก่บริเวณในเขตศูนย์กลางเมือง ถนนสีลม สาทร และขยายต่อเนื่องมาถึงย่านอโศก และสุขุมวิท ทำให้เขตชั้นในมีแรงดึงดูดการเดินทางมากกว่าพื้นที่อื่นๆ ลักษณะของเส้นทางรถตู้จึงเป็นไปตามหลักการด้านการขนส่ง เพื่อการแลกเปลี่ยนอุปสงค์และอุปทานระหว่างเมืองและชานเมือง
 - เส้นทางรถตู้วิ่งให้บริการบนถนนสายหลัก ซึ่งมีกิจกรรมการค้าและบริการกระจุกตามแนวถนน ทำให้เกิดจุดจอตระหว่างจุดต้นทางและปลายทาง หากจุดจอตระหว่างทางมีหลายจุดจะทำให้เกิดความไม่คล่องตัวในการเดินทาง ดังนั้นจุดจอตส่วนใหญ่ควรเป็นจุดที่มีการกระจุกตัวร่วมกันของกิจกรรมจำนวนมาก เช่น ย่านศูนย์กลางบริการของชุมชน ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ จุดต่อรถ สถานีขนส่ง ตลาด แหล่งงาน และสถาบันการศึกษา เนื่องจากจุดต้นทางและปลายทางเป็นจุดศูนย์กลางของกิจกรรมอยู่แล้ว ผู้โดยสารรถตู้ส่วนใหญ่จะใช้บริการจากจุดต้นทางจนถึงจุดปลายทาง โดยเฉพาะเส้นทางระยะสั้น ส่วนเส้นทางระยะยาว จะมี

จุดจอดเพื่อรับส่งผู้โดยสารมากกว่า เพื่อให้การเดินทางโดยรถตู้ใช้ระยะเวลาการเดินทางน้อยที่สุด

- รูปแบบของรถตู้ไม่ควรวิ่งให้บริการภายในเขตเมือง เนื่องจากมีระบบขนส่งประเภทอื่นให้บริการอยู่จำนวนมาก นอกจากนี้การจราจรในพื้นที่ยังหนาแน่นสูง ทำให้ไม่เหมาะกับการให้บริการที่ต้องการความรวดเร็ว

- ๑) การกำหนดจุดรับ-ส่งผู้ให้บริการ เนื่องจากปัจจุบันรถตู้เป็นการขนส่งที่ให้บริการเสริมแก่ระบบขนส่งมวลชน อันได้รถโดยสารประจำทาง จึงควรมีการกำหนดจุดรับ-ส่งผู้ให้บริการ ในจุดต้นทาง ปลายทาง และระหว่างทาง ตามพื้นที่ที่กำหนดไว้ และมีความเหมาะสม เนื่องจากการขนส่งในรูปแบบรถตู้โดยสารเป็นการขนส่งกึ่งสาธารณะที่เน้นการให้บริการระหว่างเมือง - ชานเมือง จุดต้นทางตั้งอยู่จุดแหล่งพักอาศัย จุดเปลี่ยนถ่ายชานเมือง เช่นท่ารถ ท่าเรือ แหล่งชุมชน (ตลาด) จุดปลายทาง จุดต่อรถ (อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ) หรือจุดกิจกรรม (ศูนย์การค้า) จุดรับส่งระหว่างทางควรกำหนดแน่นอนในจุดชุมทาง จุดเปลี่ยนการเดินทาง เพื่อให้ผู้ให้บริการที่อยู่ระหว่างเส้นทางสามารถเลือกให้บริการได้ นอกจากนี้ ยังเป็นการกำหนดเส้นทางให้บริการที่แน่นอน ทั้งจุดจอดและจุดรับส่งผู้โดยสารควรมีรายละเอียดของเส้นทางรถตู้ แผนที่แสดงเส้นทาง จุดเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนต่างประเภท เป็นต้น
- ๒) จุดจอดของรถตู้โดยสาร หากอยู่ในการควบคุมโดยองค์การของรัฐ รัฐควรจัดหาพื้นที่ว่างด้วยการดัดแปลงหรือเวนคืนพื้นที่เท่าที่จำเป็น เพื่อสร้างจุดพักรถหรือจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร เช่น บริเวณสวนสาธารณะ พื้นที่ใต้สะพานทางด่วน และจุดต่อรถบริเวณสถานีขนส่ง อู่รถโดยสารประจำทาง เคนะชุมชนที่สามารถเป็นจุดจอดของรถตู้ โดยจัดสถานที่ที่ไม่ไกลจากจุดจอดเดิม โดยสามารถเป็นจุดเปลี่ยนต่อระหว่างรถประจำทาง หรือยานพาหนะประเภทอื่นๆ ได้โดยสะดวก เช่น บริเวณสวนจตุจักร และสถานีขนส่งหมอชิต 2 ด้านถนนกำแพงเพชร สะพานใต้ทางด่วนในเขตสาทร สีลม บริเวณเชิงสะพานพระปิ่นเกล้าฯ ทางด่วนต่างระดับ บางนา สายใต้ใหม่ ที่จอดรถบริเวณสถานีรถไฟ เป็นต้น พื้นที่จอดรถตู้ในปัจจุบันส่วนใหญ่ประสบกับปัญหาของการขาดพื้นที่จอดรถ ทำให้ต้องใช้พื้นที่ตามรอยต่างๆ ดังนั้น การกำหนดจุดจอดรถโดยเฉพาะในบริเวณเขตในเมืองชั้นใน ที่ประสบกับปัญหาอุปสรรคในการให้บริการ หากพื้นที่ในเขตเมืองไม่เพียงพอ อาจต้องให้รถตู้โดยสารทุกคันกลับไปอยู่ชานเมือง โดยไม่มีที่จอดพักรถภายใน

เขตเมืองชั้นใน หากเป็นพื้นที่นอกเมือง อาจทำการปรับปรุงพื้นที่ทางเท้าให้กว้าง
สร้างศาลาที่พักผู้โดยสาร จัดระบบการจราจรเพื่อประโยชน์ต่อการเปลี่ยนถ่ายผู้
โดยสาร

- ข) การกำหนดเกณฑ์การให้บริการขั้นต่ำ โดยพิจารณาถึงความสะดวกสบาย ความ
ปลอดภัยของผู้ใช้บริการ ได้แก่การกำหนดรูปแบบรถตู้โดยสาร การกำหนดจำนวน
ผู้โดยสารต่อคัน ซึ่งควรกำหนดจำนวนที่นั่งในการบรรทุกผู้โดยสารที่แน่นอน
โดยกำหนดจำนวนที่นั่งในของยานพาหนะสามารถนั่งได้เพียง 3 คนต่อเบาะรถ 1
แถว ซึ่งจะสามารถบรรทุกผู้โดยสารประมาณ 11-14 ที่นั่งต่อคัน โดยขนาดดัง
กล่าวทำให้ได้รับความสะดวกสบาย และไม่แออัดเกินไป รวมทั้งอุปกรณ์ต่างๆ ที่
อำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ เช่น การมีระบบปรับอากาศ รวมทั้งพนักงาน
ประจำรถในด้านมารยาทการให้บริการ การรับซื้อ การแต่งกาย เป็นต้น



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย