



รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ

รถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศได้เริ่มนำมาให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครเมื่อประมาณ ๔ ปีนี้เอง โดยองค์การขนส่งมวลชนเริ่มทดลองจัดรถเข้าวิ่งรับผู้โดยสารครั้งแรกเมื่อวันที่ ๒๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๑๔ และเปิดบริการเพียง ๒ เส้นทางเท่านั้น คือ เส้นทางสาย ปอ.๑ คลองจั่น - ปากคลองตลาด กับเส้นทางสาย ปอ.๒ คลองจั่น - สีลม หลังจากนั้นต่อมาทางองค์การขนส่งมวลชนหรือบริษัทมหานครขนส่ง จำกัดเดิม ก็เริ่มทยอยจัดบริการวิ่งอีกหลายเส้นทาง จนถึงปัจจุบันนี้้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้เปิดบริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศรวม ๑๓ เส้นทาง

ความเป็นมาเบื้องต้นของแนวความคิดในการจัดเดินรถยนต์โดยสารประเภทนี้มีมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๑ ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากบริษัทพระนครธนบุรีขนส่ง จำกัด ได้แจ้งความจำนงค์ต่อกรมการขนส่งทางบกขอเดินรถปรับอากาศ โดยทางบริษัทให้เหตุผลในการขอเปิดดำเนินการนี้ว่า

๑. เพื่อหาทางเพิ่มพูนบริการรถยนต์โดยสารประจำทางให้ก้าวหน้าทัดเทียมอารยประเทศ
๒. เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทาง โดยเฉพาะผู้ใช้บริการระยะทางยาวให้มากยิ่งขึ้น

๓. ช่วยส่งเสริมและบำรุงสุขภาพจิตของผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทาง

จากจุดเริ่มต้นในการเสนอการเดินรถปรับอากาศนี้เอง น่าจะถือว่าเป็นก้าวแรกของการจัดการเดินรถประเภทนี้ในปัจจุบัน เพราะผลจากการเสนอของบริษัทพระนครธนบุรี จำกัด กรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการควบคุมการขนส่งได้พิจารณาเห็นชอบด้วยแต่อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติปรากฏว่ายังไม่สามารถจะจัดเดินรถได้ ทั้งนี้เพราะผู้ประกอบการ

ซึ่งมีอยู่หลายรายด้วยกัน ต่างก็ต้องการที่จะจัดเดินรถประเภทนี้ การพิจารณาอนุมัติจึงเป็นเรื่องที่ยุ่งยากมาก แม้ว่าต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๑๗ สำนักผังเมืองกับสำนักนโยบายและแผนกระทรวงมหาดไทย ได้เห็นชอบให้บริษัทรถยนต์โดยสารประจำทางจัดเดินรถพิเศษติดเครื่องปรับอากาศ โดยจะจัดช่องจราจรไว้ให้เป็นการเฉพาะ และได้อนุญาตให้สองบริษัทรถยนต์โดยสารประจำทางเปิดวิ่งตามเส้นทางที่กำหนดคือ เส้นทางบางนาถึงอนุสาวรีย์-ประชาธิปไตย ซึ่งบริษัทนายเลิศรับไปดำเนินการ ส่วนอีกสายหนึ่งจากเชิงสะพานพุทธยอดฟ้าถึงวงเวียนใหญ่ ให้บริษัทนครหลวงขนส่งดำเนินการ ถึงแม้ว่าจะได้อนุมัติแล้วก็ตามก็ยังมีเสียงคัดค้านอยู่เป็นระยะ ๆ โดยเฉพาะในแง่ที่ว่า การเปิดบริการรถปรับอากาศนี้ จะไม่สามารถช่วยแก้ปัญหาจราจรได้อย่างแท้จริง และกิจการนี้น่าจะเป็นกอลูบยาเพื่อว่าบริษัทรถยนต์โดยสารประจำทางต่าง ๆ จะนำมาเป็นเครื่องมือในการขอขึ้นค่าโดยสารรถยนต์โดยสารประจำทางโดยทางอ้อม คือ ภายหลังที่จัดรถประเภทนี้เข้ามาบริการมากแล้วในเวลาเดียวกันก็จะลดจำนวนรถยนต์โดยสารประจำทางธรรมดาลง ในที่สุดก็จะเหลือการบริการแต่รถด่วนพิเศษคือรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศซึ่งค่าโดยสารแพงกว่ามาก ผลจากการที่มีผู้คัดค้านจำนวนมากทำให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศทั้งเรื่องค้างไว้เป็นปี ๆ จนกระทั่งในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ ซึ่งมีการรวมรถยนต์โดยสารประจำทางครั้งใหญ่ เป็นผลให้เกิดบริษัทมหานครขนส่งจำกัด แนวความคิดนี้จึงได้เกิดขึ้นมาอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งในการรวมรถยนต์โดยสารประจำทางในครั้งนั้น รัฐบาลหวังที่จะแก้ไขปัญหารถจราจร และปัญหาการจัดรถยนต์โดยสารประจำทางบริการต่อประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นเพื่อสนองตอบนโยบายการรวมรถยนต์โดยสารประจำทาง โครงการเก่าอันนี้จึงถูกนำมารื้อฟื้นใหม่อีกครั้งหนึ่ง ดังจะเห็นได้จากเอกสารโรเนียวขององค์การขนส่งมวลชน (บริษัทมหานครขนส่งจำกัดเดิม) ในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ ซึ่งสรุปสาเหตุการจัดบริการประชาชนโดยรถประเภทนี้ไว้ว่า เนื่องจากการจราจรในเขตพื้นที่ใจกลางของกรุงเทพมหานครคับคั่งอันเนื่องมาจากปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นมากไม่ได้สัดส่วนกับถนนที่สร้าง ดังนั้นเพื่อที่จะดึงรถยนต์ส่วนบุคคลบางส่วนออกไปจากถนนเสียบ้าง จึงได้เปิดบริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศในเส้นทางจาก

ชานเมืองผ่านใจกลางเมืองไปยังอีกด้านหนึ่ง จนกระทั่งปัจจุบันนี้การบริการโดยรถประเภทนี้ กำลังแผ่ขยายออกไปอย่างกว้างขวาง

วัตถุประสงค์และนโยบาย

การให้บริการประชาชนโดยรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศในเขตกรุงเทพมหานครนั้น ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วว่าเป็นผลมาจากการรวมรถยนต์โดยสารประจำทาง ซึ่งในครั้งนั้นรัฐบาลได้ตั้งเป้าหมายของการรวมรถยนต์โดยสารประจำทางที่สำคัญพอสรุปได้ ๒ ประการคือ ประการแรกเนื่องจากกิจการรถยนต์โดยสารประจำทางดำเนินการโดยเอกชน ในรูปบริษัทต่าง ๆ การบริการประชาชนจึงหวังผลประโยชน์ตอบแทนในด้านหากำไรมากกว่า จะคำนึงถึงการให้บริการต่อประชาชน นอกจากนี้ยังมีการแข่งขันเพื่อแย่งชิงผลประโยชน์กันเรื่อยมา นั่นคือเป้าหมายแรกของการรวมรถยนต์โดยสารประจำทางในครั้งนั้นก็ เพื่อที่จะเน้นในเรื่องการให้บริการต่อประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ ในประการที่สอง จากสภาพปัญหา คับคั่งของการจราจร โดยเฉพาะการเปิดเดินรถยนต์โดยสารประจำทางอย่างเสรี ไม่เพียงแต่ขาดระเบียบในการวิ่งแล้ว บางเส้นทางยังมีจำนวนรถเกินกว่าที่ควรจะเป็นอีกด้วย ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาการจราจรดังกล่าวรัฐจึงจำเป็นต้องเข้าควบคุมโดยตรง

ในการสนองตอบต่อนโยบายการรวมรถยนต์โดยสารประจำทาง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพซึ่งมีนโยบายที่จะให้บริการประชาชนอย่างดีที่สุด รวมทั้งปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานให้สูงขึ้นจากเดิม จึงได้จัดตั้งเขตการเดินรถปรับอากาศขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้คือ

๑. เพื่อเพิ่มบริการรถยนต์โดยสารประจำทางให้มากขึ้น เป็นความจริงที่ว่าในปัจจุบันรถยนต์โดยสารประจำทางธรรมดาขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ยังไม่เพียงพอแก่ความต้องการใช้บริการของประชาชน ทางองค์การขนส่งมวลชนจึงได้จัดหารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศมาเพิ่ม เพื่อให้บริการประชาชนให้ดียิ่งขึ้นไปอีกนอกเหนือจากการให้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางธรรมดา

๒. เพื่อลดความแออัดของการจราจรบนท้องถนน จะเห็นได้ว่าในสภาพปัจจุบัน การจราจรในกรุงเทพมหานครมีความแออัดเป็นอย่างมาก สาเหตุสำคัญก็คือการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลในท้องถนนอย่างมากมาย เมื่อเป็นเช่นนี้หากผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลหันมานิยมใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศมากขึ้น จะเป็นผลทำให้จำนวนรถในท้องถนนน้อยลง และทำให้ภาวะการจราจรบนท้องถนนลดความแออัด เกิดความคล่องตัวในการเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งทำให้สะดวกรวดเร็วและทันต่อความต้องการ

๓. เพื่อเปลี่ยนแนวความคิดของประชาชนซึ่งในปัจจุบันใช้รถยนต์ส่วนบุคคลอยู่เป็นจำนวนมาก ให้เปลี่ยนมาใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศแทน ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้อีกมาก พร้อมทั้งเป็นการช่วยรัฐประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงได้อีกทางหนึ่งด้วย

๔. เพื่อช่วยลดปัญหาอากาศเป็นพิษ ไอเสียของรถยนต์มีก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ซึ่งเป็นส่วนประกอบที่เป็นอันตรายต่อชีวิตมนุษย์ ถ้าก๊าซนี้เกิดขึ้นในปริมาณที่มากพออาจจะทำให้ผู้ที่หายใจก๊าซนี้เข้าไปถึงแก่ความตายได้ จากอันตรายดังกล่าวดูเหมือนว่าคนกรุงเทพฯ ไม่ค่อยให้ความสำคัญเท่าใดนัก ทั้ง ๆ ที่ปัญหานี้ อาจก่อให้เกิดอันตรายถึงตายได้ โดยเฉพาะในจุดที่มีการจราจรหนาแน่นมากเป็นพิเศษ เช่น ราชประสงค์ ประตูน้ำ ฯลฯ ดังนั้นเมื่อปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลน้อยลง เพราะประชาชนหันไปใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศกันมากขึ้น อากาศเป็นพิษในกรุงเทพฯ ก็อาจลดลงได้

การจัดหน่วยงาน

การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของการรวมรถยนต์โดยสารประจำทาง จากในรูปของรัฐวิสาหกิจประเภทบริษัทจำกัด โดยรัฐถือหุ้น ๕๑% และอีก ๔๙% เป็นของเอกชน มาอยู่ในรูปขององค์การของรัฐชื่อว่า "องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ" ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๑๙ กล่าวได้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงในลักษณะของผู้ประกอบการเท่านั้น คือในรูปใหม่สุดของการรวมรถยนต์โดยสารประจำทาง รัฐบาลถือหุ้นเต็ม ๑๐๐% ฉะนั้นการดำเนินงาน

ต่าง ๆ จึงเป็นนโยบายของรัฐ ซึ่งถือว่าการบริการรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงเป็นกิจการดำเนินงานในรูปรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค เช่นเดียวกับการไฟฟ้านครหลวง การรถไฟแห่งประเทศไทย และการประปานครหลวง เป็นต้น โดยหวังที่จะสนองตอบการบริการต่อประชาชนอย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพ

ในส่วนของโครงสร้างการดำเนินงานภายในขององค์การขนส่งมวลชน-กรุงเทพมหานคร ได้มีการเปลี่ยนแปลงจากโครงสร้างการดำเนินงานในรูปของบริษัทจำกัด มาเป็นโครงสร้างการดำเนินงานใหม่ (ดูรูปที่ ๑) เพื่อให้เหมาะสมกับการดำเนินงานในรูปของรัฐวิสาหกิจมากขึ้น โดยโครงสร้างการดำเนินงานใหม่นี้ได้แบ่งส่วนงานให้อยู่ในความรับผิดชอบของรองผู้อำนวยการ ๕ ฝ่าย ดังต่อไปนี้

๑. ฝ่ายงานแผนและประเมินผล มีหน้าที่ในการวางแผนหลักในระดับสูง ริเริ่มหรือร่วมมือกับส่วนงานอื่นในการจัดวางระบบงาน ระดับปฏิบัติขั้นต้น วิเคราะห์และวิจัยแก้ปัญหา ตรวจสอบทั้งด้านบัญชี การเงิน และการปฏิบัติการอื่น เพื่อประโยชน์ในการประเมินผล และการติดตามผลงานให้ได้ตามเป้าหมาย

๒. ฝ่ายงานบริหาร มีหน้าที่เกี่ยวกับงานสารบรรณระดับองค์การ งานด้านการจัดซื้อ งานคณะกรรมการองค์การ งานบริหารงานบุคคล งานด้านสวัสดิการ การฝึกอบรม งานด้านแรงงานสัมพันธ์ งานประสานงาน งานด้านกฎหมายและเรื่องราวร้องทุกข์ งานด้านการแพทย์

๓. ฝ่ายงานการเงิน มีหน้าที่รับผิดชอบในการวางระบบการบัญชีและการเงิน วางแผนควบคุมการคลัง งบประมาณ รายได้รายจ่าย และบัญชีงบดุล จัดทำบัญชีทรัพย์สินขององค์การ รายงานสถานะทางการเงิน รวมทั้งการเสนอแนะข้อมูลอันเป็นประโยชน์ในการตัดสินใจของผู้อำนวยการ

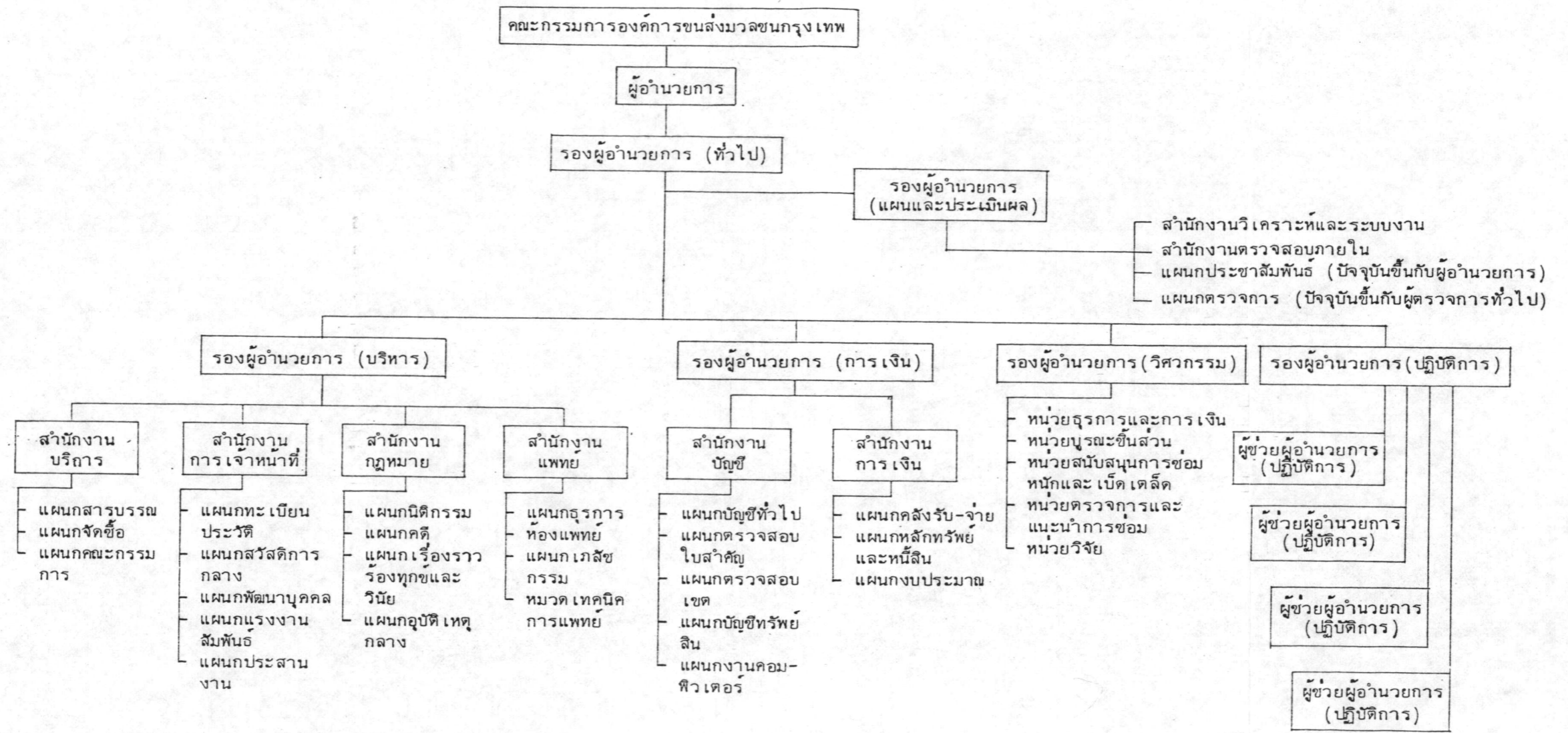
๔. ฝ่ายงานวิศวกรรม มีหน้าที่ในการวางแผนควบคุมการซ่อมรถให้เป็นไปด้วยความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ วางแผนควบคุมการเบิกจ่าย การเก็บรักษา และการนำอะไหล่เข้าคันรถให้เป็นไปด้วยความรัดกุมและถูกต้องแท้จริง ดำเนินการบูรณะชิ้นส่วน อะไหล่

เครื่องมือ ซึ่งชำรุดให้กลับไปใช้งานได้ ศึกษา วิจัย ค้นคว้า เพื่อพัฒนางานซ่อมบำรุงรักษารถ
ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๕. ฝ่ายงานปฏิบัติการ มีหน้าที่ในการวางแผนควบคุมการเดินรถให้เป็นไปโดยมี
ประสิทธิภาพและตรงตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ควบคุม ตรวจสอบรายได้ให้เป็นไปตาม
งบประมาณที่วางไว้ และควบคุมการจ่ายเงินให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ

รูปที่ ๑

แผนภูมิสายงานการบังคับบัญชา องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ



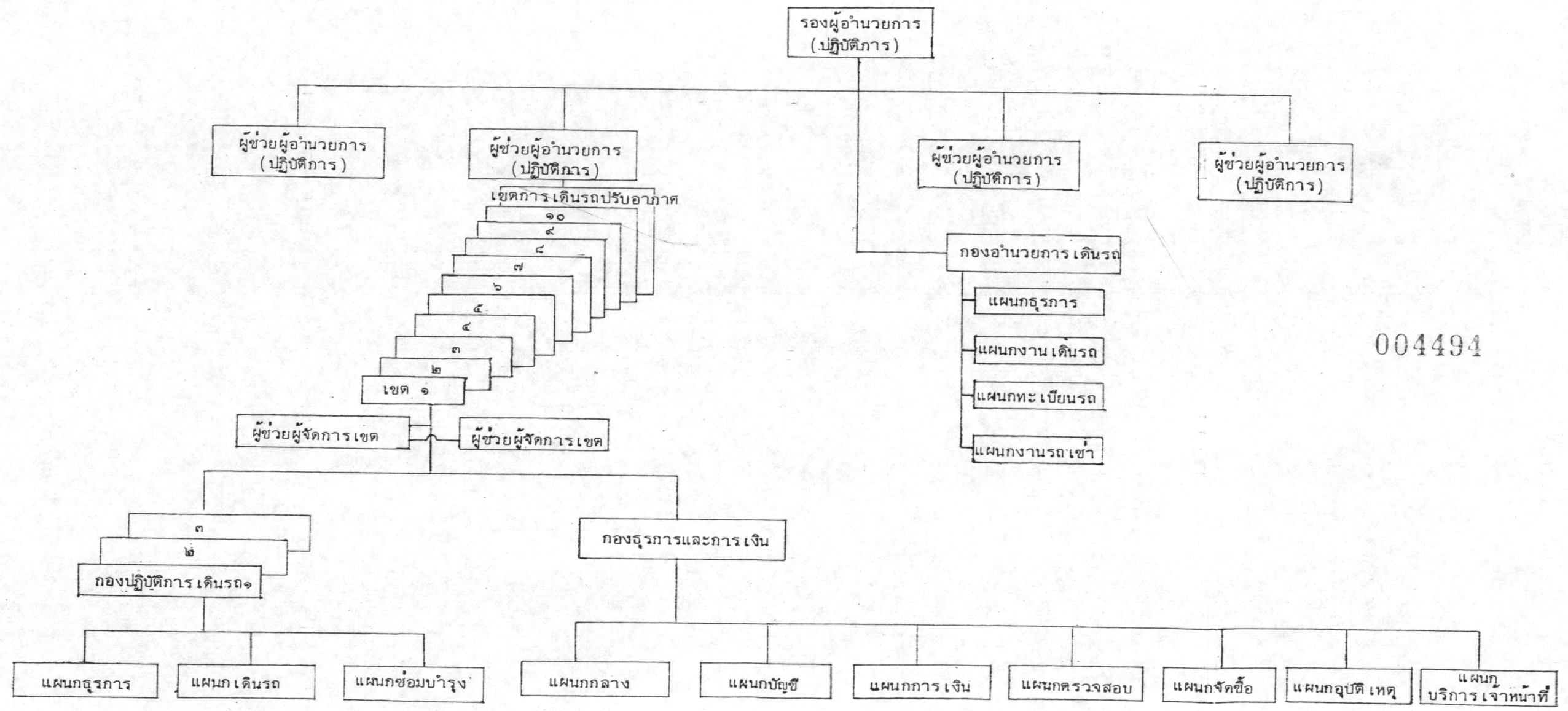
ที่มา : สำนักงานวิเคราะห์และระบบงาน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำหรับโครงสร้างการจัดสายงานในฝ่ายงานปฏิบัติการ (ดูรูปที่ ๒) ซึ่งมี
รองผู้อำนวยการ (ปฏิบัติการ) เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ และมีผู้ช่วยผู้อำนวยการ
(ปฏิบัติการ) เป็นผู้ช่วยแบ่งส่วนงานออกได้ดังนี้คือ

๑. กองผู้อำนวยการเดินรถ ขึ้นตรงต่อรองผู้อำนวยการ (ปฏิบัติการ) มีหน้าที่
รับส่งโต้ตอบหนังสือ จัดเก็บเอกสารและระเบียบข้อบังคับขององค์การ ควบคุมตรวจสอบ
งานเดินรถให้เป็นไปตามแผนและเป้าหมายที่กำหนดไว้ ตรวจสอบการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง
และล้อสีน ยางและอะไหล่ มีหัวหน้ากองผู้อำนวยการเดินรถเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ
ในการปฏิบัติงาน

๒. เขตการเดินรถ ๑๑ เขต ขึ้นตรงต่อผู้ช่วยผู้อำนวยการ (ปฏิบัติการ)
๔ คน โดยแต่ละคนมีหน้าที่ควบคุมดูแลประมาณ ๓ เขต แต่ละเขตมีหน้าที่วางแผนควบคุม
งานเดินรถ ตรวจสอบและติดตามผลการปฏิบัติงานของกองธุรการและการเงิน กองปฏิบัติ-
การเดินรถ วางแผนควบคุมการเบิกและการใช้อะไหล่ ยาง น้ำมัน เชื้อเพลิง และล้อสีน
ให้เป็นไปโดยถูกต้อง มีผู้จัดการเขตเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

รูปที่ ๒ แผนภูมิสายงานการบังคับบัญชา องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (เฉพาะฝ่ายงานปฏิบัติการ)



004494

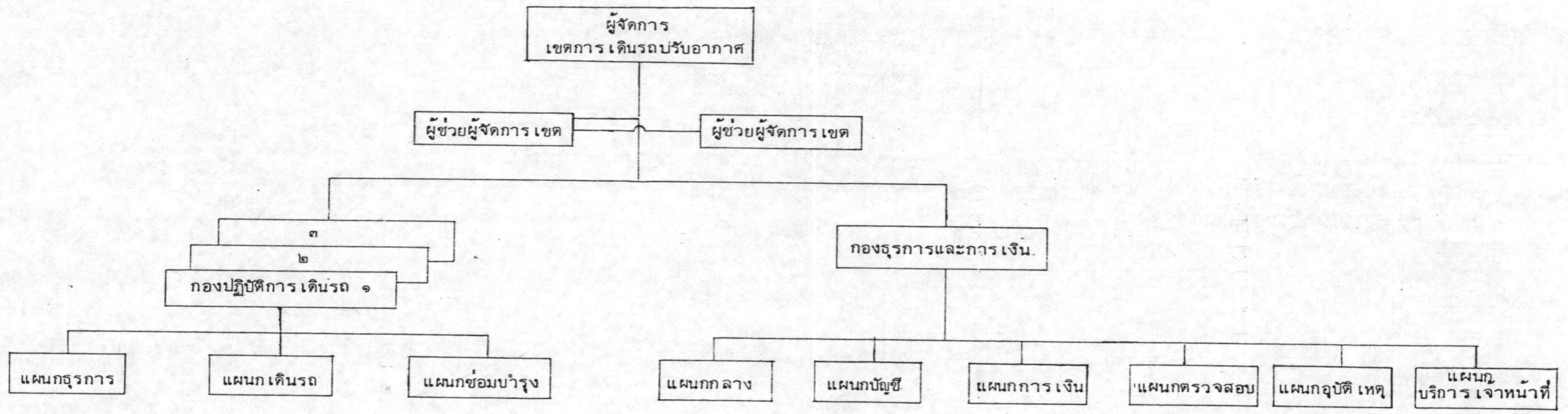
ที่มา : สำนักงานวิเคราะห์และระบบงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ส่วนการแบ่งส่วนงานของเขตการเดินรถปรับอากาศ (จรูปแบบที่ ๓) ก็มีลักษณะเช่นเดียวกับการแบ่งส่วนงานของเขตการเดินรถอื่น ๆ โดยแบ่งส่วนงานออกเป็น ๒ ส่วนด้วยกันคือ

๑. กองธุรการและการเงิน มีหน้าที่ด้านธุรการ การบัญชีและการเงิน การตรวจสอบหลักฐานการจ่ายเงิน การตรวจสอบเกี่ยวกับการซื้อทรัพย์สิน การจัดซื้ออะไหล่ ยาง เครื่องใช้ประจำสำนักงาน การพิจารณาอุบัติเหตุ งานบริหารงานบุคคล และงานด้านสวัสดิการ

๒. กองปฏิบัติการเดินรถ กองที่ ๑, ๒ และ ๓ มีหน้าที่เช่นเดียวกันคือ ดำเนินการเดินรถให้เป็นไปตามแผนและเป้าหมายที่กำหนดไว้ ควบคุมการใช้อะไหล่ ยาง น้ำมันเชื้อเพลิงและล้อสั่นให้เป็นไปโดยรัดกุมและได้สัดส่วนกับการใช้งาน จัดทำสถิติจำนวนรถ จำนวนเที่ยววิ่ง และรายได้ค่าโดยสาร

รูปที่ ๓ แผนผังการแบ่งหน่วยงานของ เขตการเดินรถปรับอากาศ



ที่มา : เขตการเดินรถปรับอากาศ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

วิธีการดำเนินงาน

ในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ ซึ่งเป็นระยะแรกของการดำเนินงานองค์การขนส่งมวลชน-
กรุงเทพ ยังไม่มีเงินทุนพอที่จะจัดซื้อรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศได้ จึงใช้วิธีเช่า
รถพร้อมพนักงานขับรถจากบริษัทสยามโค้ชจำกัด จำนวน ๒๔ คัน ในอัตราค่าเช่า
๑,๗๕๐ บาทต่อคันต่อวัน ส่วนพนักงานเก็บค่าโดยสาร องค์การขนส่งมวลชน (บริษัทมหานคร-
ขนส่งจำกัดเดิม) เป็นผู้จัดหา

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เปิดบริการเดินรถยนต์โดยสารประจำทางปรับ
อากาศขึ้นเป็นครั้งแรก เมื่อวันที่ ๒๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๑๔ โดยเปิดบริการ ๒ เส้นทางคือ

๑. สาย ปอ.๑ เส้นทาง คลองจั่น - ปากคลองตลาด ระยะทาง ๒๕ กม.
จำนวนรถที่ใช้วิ่งประมาณ ๑๒ คัน
๒. สาย ปอ.๒ เส้นทาง คลองจั่น - สีลม ระยะทาง ๒๕ กม. จำนวนรถที่ใช้
วิ่งประมาณ ๑๖ คัน

การบริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศใน ๒ เส้นทางดังกล่าว
ปรากฏว่าได้รับความนิยมจากประชาชนมากพอสมควร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงได้
เช่ารถยนต์โดยสารปรับอากาศจากบริษัทอื่น ๆ มารับบริการในเส้นทางเดินรถที่เปิดใหม่อีก
หลายเส้นทาง

เนื่องจากการดำเนินกิจการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศโดยใช้รถเช่า
เจริญเติบโตขึ้นอยู่ในฐานะที่พอเลี้ยงตัวเองได้ ดังนั้นเพื่อเป็นการตอบสนองต่อความต้องการ
ของผู้โดยสารที่นิยมใช้บริการมากขึ้น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงจัดซื้อรถออลไว์จำนวน
๒๐๐ คัน เป็นกรรมสิทธิ์ขององค์การฯ เอง แทนที่จะเช่ารถยนต์โดยสารปรับอากาศจากเอกชน
ทั้งหมด ทั้งนี้เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงานโดยอาศัยเงินกู้จากธนาคารกรุงไทยเป็นทุน
ในการซื้อรถยนต์โดยสารปรับอากาศ

แต่เนื่องจากเขตการเดินรถปรับอากาศ ยังไม่มีสถานที่เป็นของตนเองต้องเช่า
สถานที่เพื่อใช้เป็นสำนักงานเขต และสถานที่นั้นก็มักกว้างขวางพอที่จะใช้เป็นสถานที่จอดรถ

วอลโว่จำนวน ๒๐๐ คัน ที่เป็นขององค์การฯ เองได้ เขตการเดินรถปรับอากาศจึงต้องเข้า
สถานที่สำหรับจอดรถ รวมทั้งใช้เป็นสถานที่ในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาอีก ๒ แห่งด้วยกัน
ในอัตราค่าเช่าแห่งละ ๑๐๐,๐๐๐ บาทต่อเดือน คือ

๑. ที่ถนนเทพารักษ์ ตำบลสำโรงเหนือ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ
เนื้อที่ประมาณ ๑๐ ไร่ ใช้จอดรถ ๔๕ คัน

๒. ที่ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร
เนื้อที่ประมาณ ๗.๔ ไร่ ใช้จอดรถ ๑๐๕ คัน

ปัจจุบันนี้เขตการเดินรถปรับอากาศ มีรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ
ทั้งหมด ๓๕๗ คัน รวมทั้งรถอะไหล่ด้วย (รถอะไหล่ คือ รถที่สำรองไว้ใช้ในกรณีที่รถวิ่ง
ประจำเส้นทางเสีย) แบ่งเป็นรถวอลโว่ขององค์การฯ ๒๐๐ คัน และรถเช่าจากบริษัท
ต่าง ๆ ๑๕๗ คัน

การดำเนินงานโดยใช้รถเช่ามีวิธีการดังนี้คือ รถเช่าทุกคันเสียค่าเช่าในอัตรา
เท่ากันคือ ๑,๔๑๐ บาทต่อคันต่อวัน อัตราค่าเช่าต่อวันประกอบด้วย

ค่าเช่ารถ, ค่าบำรุงรักษา, ค่าซ่อมแซม, ค่าน้ำมันหล่อลื่น ฯลฯ	๑,๒๐๐ บาท
ค่าประกันความเสียหาย	๑๐๐ บาท
ค่านักงานขับรถ	๑๑๐ บาท

ข้อตกลงเกี่ยวกับการเช่ารถทั้ง ๑๕๗ คัน ได้แบ่งความรับผิดชอบระหว่าง
องค์การฯ กับบริษัทผู้ให้เช่า ดังนี้

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้คือ

๑. การจัดหาและออกค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสาร นายตรวจ
และพนักงานเดินรถอื่น ๆ ตลอดจนจัดหาเติมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อใช้ประกอบการขนส่งให้ใน
อัตรา ๑ ลิตรต่อ ๑.๗ กิโลเมตร

๒. องค์การฯ จะจ่ายค่าเช่ารถให้ตามอัตราที่ตกลงกัน แต่ถ้าองค์การฯ
ใช้รถเกินกว่า ๒๕๐ กิโลเมตรต่อวัน องค์การฯ จะจ่ายค่าเช่าเพิ่มให้ในอัตรากิโลเมตรละ



๕ บาท

บริษัทผู้ให้เช่า มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้คือ

๑. จะต้องนำรถที่ให้เช่าไปปรับส่งผู้โดยสารตามเส้นทาง จำนวนรอบ จำนวนเที่ยว และระยะทางต่อวันตามที่องค์การฯ กำหนด ซึ่งอัตราเฉลี่ยการเดินทางจะไม่เกินคันละ ๒๕๐ กิโลเมตรต่อวัน
๒. ถ้าหากรถเช่าคันใดใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเกินกว่าอัตราที่กำหนดคือ ๑ ลิตรต่อ ๑.๗ กิโลเมตร บริษัทผู้ให้เช่าจะต้องรับผิดชอบต่อน้ำมันที่ใช้น้ำมันนั้น โดยยอมให้องค์การฯ หักค่าน้ำมันที่ใช้น้ำมันจากค่าเช่าได้
๓. ต้องพ่นสีรถ และตราขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตามที่กำหนด โดยบริษัทผู้ให้เช่าเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายเอง
๔. จัดหาพนักงานขับรถ เพื่อทำหน้าที่ขับรถยนต์ที่เช่าทุกคน ทั้งนี้ พนักงานขับรถจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบวินัย และคำสั่งขององค์การฯ ทุกประการ ในกรณีที่องค์การฯ เห็นว่าพนักงานขับรถคนใดไม่เหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ต่อไป บริษัทผู้ให้เช่าจะต้องจัดหาพนักงานขับรถคนอื่นเข้าปฏิบัติหน้าที่แทน และถ้าเห็นสมควร องค์การฯ มีสิทธิที่จะจัดพนักงานขับรถเข้าทำหน้าที่แทนพนักงานขับรถของบริษัทผู้ให้เช่าได้ โดยบริษัทผู้ให้เช่าไม่มีสิทธิได้รับเงินค่าพนักงานขับรถ ๑๑๐ บาทต่อวัน
๕. จัดการให้มีการประกันภัยรถที่เช่าประเภทรวม (Comprehensive) เพื่อคุ้มครองการเกิดอุบัติเหตุ โดยบริษัทผู้ให้เช่าเป็นผู้ชำระเบี้ยประกันภัย
๖. รับภาระในเรื่องน้ำมันหล่อลื่น อุปกรณ์ต่าง ๆ รวมทั้งการซ่อมและบำรุงรักษาตามปกติ การทำความสะอาดตัวรถและอุปกรณ์ของรถทั้งภายนอกและภายใน
๗. ชำระภาษีรถยนต์ประจำปี รวมทั้งภาษีและค่าธรรมเนียมอื่น ๆ อันเกิดจากหรือเกี่ยวเนื่องกับการเช่านี้
๘. จัดหาและออกค่าใช้จ่ายสำหรับสถานที่จอดรถ
๙. บรรเทาความเสียหายที่เกิดแก่รถหรือบุคคลภายนอกอันเนื่องจากการ

ใช้รถ รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะความบกพร่องทางเทคนิคหรือความขัดข้องของ เครื่องยนต์กลไกหรืออุปกรณ์ของรถนั้นเอง บริษัทผู้ให้เช่า เป็นผู้รับผิดชอบทั้งสิ้น ถ้ามีความ บกพร่องของรถในระหว่างการเช่าจนเป็นเหตุให้องค์การฯ ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ระเบียบ หรือข้อบังคับเพียงใด บริษัทผู้ให้เช่าต้องชดใช้ให้แก่องค์การฯ ทั้งสิ้น

ในกรณีที่เกิดเหตุขัดข้องไม่สามารถนำรถออกปฏิบัติงานตามปกติได้ องค์กรขนส่ง มวลชนกรุงเทพจะปรับบริษัทผู้ให้เช่า โดยแยกเป็นกรณีต่าง ๆ ดังนี้คือ

๑. ในกรณีที่รถประสบอุบัติเหตุเพราะความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของ พนักงานบริษัทผู้ให้เช่า เป็นเหตุให้รถไม่สามารถออกปฏิบัติการได้ องค์กรฯ จะไม่ชำระ ค่าเช่าสำหรับรถคันนั้น จนกว่าจะนำออกปฏิบัติการได้ ในวันที่รถเกิดอุบัติเหตุให้ถือเป็น วันเช่ารถตามปกติ

๒. ในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดเพราะความบกพร่องทางเทคนิค เครื่องยนต์กลไก หรือ อุปกรณ์เป็นเหตุให้รถไม่สามารถปฏิบัติการได้เต็มวัน องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพจะปรับ บริษัทผู้ให้เช่าตามข้อตกลงที่แต่ละบริษัทได้ทำไว้กับองค์กรฯ ข้อตกลงนี้แยกออกเป็น ๓ แบบ คือ

๒.๑ ให้ลดค่าเช่าเป็นรายชั่วโมง ดังนี้

ช่วงเวลาที่รถขัดข้อง	อัตราค่าเช่าที่ลดต่อ ชม. (บาท)
๐๕.๓๐-๐๙.๐๐ น.	๒๐๐.-
๑๕.๓๑-๑๙.๓๐ น.	๒๐๐.-
๐๙.๐๑-๑๕.๓๐ น.	๘๐.-
๑๙.๓๑-๒๑.๐๐ น.	๘๐.-

ทั้งนี้จำนวนค่าเช่าที่ลดลงจะต้องไม่เกิน $\frac{๔}{๕}$ ของค่าเช่าต่อวันและ วันหนึ่งถือระยะเวลาตั้งแต่ ๐๕.๓๐-๒๑.๐๐ น.

- ๒.๒ ให้ลดค่าเช่าเป็นรายชั่วโมง ในอัตราชั่วโมงละ ๗๕ บาท โดย
วันหนึ่งถึงระยะเวลาตั้งแต่ ๐๕.๓๐-๒๑.๐๐ น. แต่ไม่ได้กำหนด
จำนวนค่าปรับสูงสุดเช่นในข้อ ๒.๑
- ๒.๓ ให้ลดค่าเช่าลงตามจำนวนเที่ยวที่ไม่สามารถจะวิ่งได้ครบตามที่
องค์การฯ กำหนด โดยคิดหักจากค่าเช่าเที่ยวละ ๒๕๐.- บาท

๓. ถ้าบริษัทผู้ให้เช่านำรถที่เช่าออกนอกเส้นทางที่องค์การฯ กำหนดไปใช้เพื่อ
กิจการอื่น โดยไม่ได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากองค์การฯ จะถูกปรับวันละ ๒,๐๐๐ บาท
ต่อคัน

๔. ไม่ว่ากรณีใด ๆ หากจำนวนรถที่ใช้ประโยชน์ได้ลดน้อยลงกว่าร้อยละ ๘๐
ของจำนวนรถที่เช่าทั้งหมด บริษัทผู้ให้เช่ายินยอมให้องค์การฯ ปรับคันละ ๑,๒๐๐.- บาท
ต่อวันจากจำนวนรถที่ต่ำกว่า ๘๐% ทั้งนี้บริษัทผู้ให้เช่าต้องจัดหารถให้องค์การฯ เป็นจำนวน
ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ ของจำนวนรถที่เช่าทั้งหมดอย่างช้าที่สุดภายในเวลา ๐๗.๐๐ น. ของ
ทุกวัน และหลังจากเวลา ๐๗.๐๐ น. แล้วองค์การฯ จะไม่รับมอบรถจากบริษัทผู้ให้เช่าอีก
ในวันนั้น เว้นแต่จะเป็นการส่งมอบรถให้ใช้แทนรถที่เกิดอุบัติเหตุหรือเหตุบกพร่องทางเทคนิค

แม้ว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะมีรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศออก
วิ่งบริการประชาชนอยู่ถึง ๓๕๗ คัน ใน ๑๓ เส้นทาง ก็ดูเหมือนว่าจะยังไม่เพียงพอต่อความ
ต้องการของผู้ใช้บริการซึ่งมีมากขึ้นเป็นลำดับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงมีนโยบายที่จะ
ขยายบริการทางด้านนี้ โดยทางองค์การฯ ได้พิจารณาเช่ารถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ
มาเพิ่มอีกจำนวน ๒๐๐ คัน ทำสัญญาเช่าในระยะเวลา ๕ ปี อัตราค่าเช่าไม่รวม
พนักงานขับรถ ๑,๓๒๐.- บาทต่อคันต่อวัน (แบ่งเป็นค่าเช่า ๗๕๕.- บาท และค่าซ่อมบำรุง
๕๗๕.- บาท) บริษัทที่เสนอให้เช่ารถมี ๓ ราย คือ

บริษัทตรีเพชร อีซูซุเซลส์ จำกัด	จำนวน ๘๐ คัน
บริษัทไทยอีโน้ มอเตอร์เซลส์ จำกัด	จำนวน ๘๐ คัน
บริษัทสวีเดนมอเตอร์ส จำกัด	จำนวน ๘๐ คัน

รถเช่าใหม่จำนวน ๒๐๐ คันนี้ เขตการเดินรถปรับอากาศจะนำเข้าวิ่งเสริม
ในเส้นทางที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากก่อน โดยจะนำเข้าร่วมวิ่งในเส้นทางที่รถออลไว
วิ่งอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้เพราะรถออลไวส่วนใหญ่จะเสียที่เครื่องปรับอากาศ ทำให้นำรถออก
วิ่งบริการประชาชนไม่ได้ นอกจากนี้องค์การฯ อาจจะนำรถที่เข้ามาใหม่เข้าแทนรถเช่าเก่า
ที่มักจะเสียบ่อย ๆ ด้วย

เส้นทางการเดินรถ

ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๑๔ วันที่ ๑๔ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๑๔ และครั้งที่
๗/๒๕๑๔ วันที่ ๖ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๔ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งได้พิจารณาและมี
มติอนุมัติให้องค์การขนส่งมวลชน (บริษัทมหานครขนส่งจำกัดเดิม) เป็นผู้รับใบอนุญาต
ประกอบการขนส่งรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ รวม ๑๑ เส้นทาง (ดูภาคผนวก
ค. ตารางที่ ๒)

ปรากฏว่าองค์การฯ ได้เปลี่ยนแปลงและเพิ่มเติมระยะทางการเดินรถจาก เส้น
ทางที่ได้รับอนุญาต ทั้งนี้โดยพิจารณาถึงความเหมาะสม และความสอดคล้องในการที่จะสนอง
ตอบความต้องการของประชาชน ตลอดจนพิจารณาเพิ่มเติมเส้นทางการเดินรถขึ้นอีกด้วย
จนกระทั่งถึงปัจจุบันนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้เปิดบริการรถยนต์โดยสารประจำทาง
ปรับอากาศ ๑๓ เส้นทาง (ดูภาคผนวก ค. ตารางที่ ๓)

อัตราค่าโดยสาร

ทุกเส้นทางที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจัดรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ
ออกวิ่งบริการประชาชน จะกำหนดอัตราค่าโดยสารเป็นมาตรฐานเดียวกัน คือ

๑. ค่าโดยสารในระยะ ๑๐ กิโลเมตรแรก ๕ บาท ต่อไปอีกิโลเมตรละ ๒ บาท
แต่ค่าโดยสารตลอดสายไม่เกิน ๑๐ บาท

๒. การกำหนดระยะอัตราค่าโดยสาร ได้พิจารณาระยะทางตามหลักการในข้อ ๑

ประกอบกับสถานที่ที่เป็นแหล่งชุมชนเพื่อความเหมาะสมด้วย

อัตราค่าโดยสารโดยละเอียดของแต่ละเส้นทางจะดูได้จากภาคผนวก ข.

พนักงาน

เขตการเดินรถปรับอากาศมีผู้จัดการเขตเป็นผู้ควบคุมดูแลการปฏิบัติงานของพนักงานซึ่งมีอยู่ทั้งสิ้น ๔๔๕ คน ในจำนวนนี้เป็นพนักงานในฝ่ายธุรการและบัญชี ๔๖ คน และพนักงานปฏิบัติการเดินรถ ๔๐๙ คน พนักงานส่วนใหญ่ได้แก่พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวน ๒๗๗ และ ๔๔๔ คน ตามลำดับ

เนื่องจากพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร เป็นปัจจัยสำคัญของการบริการรถยนต์โดยสารประจำทาง ในที่นี้จึงจะกล่าวถึงรายได้และสวัสดิการของพนักงานทั้งสองประเภท โดยสังเขปดังนี้คือ

พนักงานขับรถ พนักงานซึ่งขับรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศแบ่งเป็น ๒ ประเภท คือ

๑. พนักงานที่สังกัดบริษัทผู้ให้เช่ารถ พนักงานประเภทนี้องค์การฯ จะจ่ายค่าพนักงานขับรถจำนวน ๑๑๐.- บาทต่อคันต่อวัน ให้กับบริษัทผู้ให้เช่าพร้อมกับค่าเช่ารถ

๒. พนักงานที่สังกัดองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พนักงานประเภทนี้จะขับรถวอลโว่ซึ่งเป็นรถขององค์การฯ โดยได้รับรายได้ต่าง ๆ ดังนี้ คือ

ก. เงินเดือน พนักงานขับรถจะได้รับเงินเดือนในอัตราเดือนละ

๑,๕๗๐ - ๓,๕๕๐ บาท

ข. เบี้ยขยัน พนักงานขับรถที่จะได้รับเบี้ยขยัน จะต้องปฏิบัติงานเต็มวัน

ไม่น้อยกว่าเดือนละ ๒๒ วันทำงานปกติ จึงจะได้รับเบี้ยขยันเดือนละ

๑๕๐ บาท

ค. เบี้ยเลี้ยง การปฏิบัติงานในวันทำงานปกติจะได้รับเบี้ยเลี้ยงในอัตรา

วันละ ๔๐ บาท ส่วนในวันหยุดจะได้วันละ ๘๐ บาท

ง. ค่าล่วงเวลา การปฏิบัติงานเกินกว่าวันละ ๘ ชั่วโมงในวันทำงานปกติ จะได้รับค่าล่วงเวลาในอัตราชั่วโมงละ ๔ บาท ส่วนในวันหยุดจะได้รับ ชั่วโมงละ ๑๘ บาท

พนักงานเก็บค่าโดยสาร พนักงานเก็บค่าโดยสารรถปรับอากาศแบ่งเป็น ๒

ประเภท คือ

๑. พนักงานเก็บค่าโดยสารซึ่งเป็นพนักงานประจำ จะได้รับรายได้ต่าง ๆ ดังนี้

คือ

ก. เงินเดือน พนักงานเก็บค่าโดยสารจะได้รับเงินเดือนในอัตราเดือนละ ๑,๑๘๐ - ๑,๔๓๕ บาท

ข. เบี้ยขยัน พนักงานเก็บค่าโดยสารที่จะได้รับเบี้ยขยัน จะต้องปฏิบัติงานเต็มวันไม่น้อยกว่าเดือนละ ๒๒ วันทำงานปกติ จึงจะได้รับเบี้ยขยัน เดือนละ ๑๕๐ บาท

ค. เบี้ยเลี้ยง การปฏิบัติงานในวันทำงานปกติ จะได้รับเบี้ยเลี้ยงในอัตราวันละ ๒๘ บาท ส่วนในวันหยุดจะได้รับวันละ ๕๖ บาท

ง. ค่าล่วงเวลา การปฏิบัติงานเกินกว่าวันละ ๘ ชั่วโมงในวันทำงานปกติ จะได้รับค่าล่วงเวลาในอัตราชั่วโมงละ ๖ บาท ส่วนในวันหยุดจะได้รับ ชั่วโมงละ ๑๒ บาท

๒. พนักงานเก็บค่าโดยสารซึ่งเป็นพนักงานชั่วคราว ทางองค์การขนส่งมวลชน-กรุงเทพฯได้ว่าจ้างให้ปฏิบัติงานชั่วคราว โดยทำสัญญากันไว้ในระยะเวลา ๓๕๐ วัน รายได้ที่พนักงานจะได้รับมีดังนี้คือ

ก. ค่าจ้าง พนักงานจะได้รับค่าจ้างเป็นรายวัน ในอัตรารวันละ ๔๕ บาท โดยจะต้องปฏิบัติงานครบวันละ ๘ ชั่วโมง ถ้าวันใดปฏิบัติงานไม่ครบ ๘ ชั่วโมง จะลดค่าจ้างลงตามส่วนเป็นรายชั่วโมง โดยนับเศษของ ชั่วโมงที่ถึงครึ่งชั่วโมง เป็นหนึ่งชั่วโมง ถ้าต่ำกว่าครึ่งชั่วโมงให้ปัดทิ้งไป และถ้าปฏิบัติงานในวันหยุดจะได้รับค่าจ้างเพิ่มขึ้นตามกฎหมายแรงงาน

ข. ค่าตอบแทน ถ้าพนักงานปฏิบัติงานเกิน ๘ ชั่วโมง ในวันใด ๆ ก็ตาม
องค์การฯ จะจ่ายเงินค่าตอบแทนให้ดังนี้

- ๑) ร้อยละ ๒ ของเงินค่าโดยสารที่เก็บได้ในส่วนที่ไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท
- ๒) ร้อยละ ๓ ของเงินค่าโดยสารที่เก็บได้ในส่วนที่เกิน ๒,๐๐๐ บาท
- ๓) ค่าพาหนะวันละ ๕ บาท สำหรับผู้เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่เวลา ๐๔.๓๐ น.
แต่ไม่เกิน ๐๕.๓๐ น.
- ๔) ค่าพาหนะวันละ ๕ บาท สำหรับผู้ที่ปฏิบัติงานในเวลากลางวันต่อเนื่อง
ไปจนถึงช่วงระหว่างเวลา ๒๐.๐๐ น ถึง ๒๒.๐๐ น.
- ๕) ค่าพาหนะวันละ ๗ บาท สำหรับผู้ที่ปฏิบัติงานในเวลากลางวันต่อเนื่อง
ไปจนถึงช่วงระหว่างเวลา ๒๒.๐๐ น. ถึงเวลารถตัดเล็ก

ค. เบี้ยขยัน พนักงานที่จะได้รับเบี้ยขยัน จะต้องปฏิบัติงานครบตามเงื่อนไข
ต่อไปนี้

- ๑) ผู้ที่ปฏิบัติงานเต็มวันไม่น้อยกว่าเดือนละ ๒๒ วันทำงานปกติ จะได้รับ
เบี้ยขยันเดือนละ ๕๐ บาท
- ๒) ผู้ที่ปฏิบัติงานเต็มวันไม่น้อยกว่าเดือนละ ๒๖ วันทำงานปกติ จะได้รับ
เบี้ยขยันเดือนละ ๗๕ บาท

ทางด้านสวัสดิการนั้น พนักงานขับรถที่สังกัดบริษัทผู้ให้เช่ารถจะไม่ได้รับสวัสดิการ
ใด ๆ ทั้งสิ้น ส่วนพนักงานเก็บค่าโดยสารซึ่งเป็นพนักงานชั่วคราวจะได้รับเงินสวัสดิการเกี่ยวกับ
ค่ารักษาพยาบาลเพียงอย่างเดียวเท่านั้น โดยมีสิทธิได้รับค่ารักษาพยาบาลเฉพาะตัว เท่านั้นที่ได้จ่าย
หรือต้องจ่ายไปจริง แต่เมื่อรวมค่ารักษาพยาบาลตลอดอายุสัญญาจะต้องไม่เกิน ๒,๕๐๐ บาท

พนักงานขับรถที่สังกัดองค์การขนส่งมวลชนและพนักงานเก็บค่าโดยสารซึ่งเป็น
พนักงานประจำ จะได้รับสวัสดิการต่าง ๆ ตามระเบียบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
เช่นเดียวกับพนักงานอื่น ๆ โดยจะได้รับทั้งตัวพนักงานและครอบครัว เงินสวัสดิการต่าง ๆ

ที่ได้รับก็เป็นไปในทำนองเดียวกับส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจอื่น ๆ เช่น ค่ารักษาพยาบาล
เงินช่วยเหลือบุตร และเงินช่วยการศึกษาบุตร เป็นต้น