

บทที่ 5

การประเมินสมรรถนะของระบบรถโดยสารประจำทาง

จากข้อมูลที่ได้สำรวจมาปรากฏในบทที่ 4 ได้ทำการประเมินสมรรถนะของระบบรถโดยสารประจำทางออกเป็น 3 ส่วนคือ สภาพการดำเนินการ ผู้เดินทาง และผู้ประกอบการ นอกจากนี้ยังได้ทำการสำรวจเพื่อให้ทราบถึงปัญหาของการให้บริการ โดยผลการสำรวจดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1 สภาพการดำเนินการ

5.1.1 ความเร็วของรถโดยสารและจำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลง

5.1.1.1 ความเร็วของรถโดยสารประจำทาง

ลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทางเป็นตัวสะท้อนถึงประสิทธิภาพของการให้บริการของรถโดยสารประจำทางในสภาพปัจจุบัน ดังนั้นจึงได้ทำการวิเคราะห์ถึงความเร็วของรถโดยสาร จำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ฯลฯ มีแสดงไว้ในตารางที่ 5.1

สายที่ให้บริการความเร็วต่ำที่สุดเป็นสายที่ให้บริการในเมืองตามแนวถนนเอกาทศรถ ใกล้สถานีรถไฟและหน้าสถานีขนส่ง ซึ่งมีประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่นและปริมาณการจราจรสูง ผู้ที่มาใช้บริการโดยส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา เจ้าของกิจการ ข้าราชการ คือ สาย 1 3 และ 10 สายที่ให้บริการความเร็วสูงที่สุดเป็นสายที่ให้บริการชานเมือง ซึ่งได้แก่ เส้นทางที่แยกจากถนนบรมไตรโลกนาถไปค่ายตำรวจตระเวนชายแดน ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 (ทางไปมหาวิทยาลัยนครสวรรค์) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (ทางไปบ้านกร่าง) ซึ่งประชาชนเดินทางไปมาระหว่างชานเมืองกับในเมือง ผู้ที่มาใช้บริการโดยส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา เจ้าของกิจการ ข้าราชการ คือ สาย 13 และ 12 สายที่ให้บริการระยะทางยาวที่สุดจะมีระยะทางที่ผู้โดยสารเดินทางโดยเฉลี่ยมากที่สุดด้วย คือ สาย 1 3 และ 10 สายที่ให้บริการระยะทางสั้นที่สุดจะมีระยะทางที่ผู้โดยสารเดินทางโดยเฉลี่ยน้อยที่สุดและมีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการน้อยที่สุดด้วย คือ สาย 5 และ 4 ดังรูปที่ ก.2 แสดงความเร็วของรถโดยสารประจำทางในแต่ละสายที่จุดควบคุมต่างๆ

ตารางที่ 5.2 แสดงความเร็วในการเดินทางโดยเฉลี่ยของรถโดยสารประจำทาง จากตารางสรุปได้ดังนี้ ความเร็วของรถโดยสารวิ่งในเมืองในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็นอยู่ในช่วง

ตารางที่ 5.1 สรุปผลการสำรวจลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองพิษณุโลก

ลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง	สายที่ 10.1 (สถานีรถไฟ-ท็อปแลนด์)			สายที่ 1 (สถานีรถไฟ-ท็อปแลนด์)			สายที่ 3 (จากถนนสถานีรถไฟ)		
	ชม. ส่วนเช้า	ชม. ส่วนเย็น	นอกชม. ส่วนวัน	ชม. ส่วนเช้า	ชม. ส่วนเย็น	นอกชม. ส่วนวัน	ชม. ส่วนเช้า	ชม. ส่วนเย็น	นอกชม. ส่วนวัน
จำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลงทั้งหมดตลอดสาย (คน/คัน)	118	107	23	112	101	21	97	90	17
สัดส่วนผู้โดยสารต่อความจุโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	143	139	26	120	107	20	121	112	27
ปริมาณการใช้รถโดยสารประจำทาง (คน-กม.)	669	687	143	545	513	131	339	317	58
ระยะทางที่ผู้โดยสารเดินทางโดยเฉลี่ย (กม./คน)	3.4	3.8	3.2	3.3	3.2	2.9	3.3	3.4	3.1
ความล่าช้าเฉลี่ยเนื่องจากการขึ้น-ลงของผู้โดยสาร (วินาที/คน)	5	5	10	6	5	9	5	5	9
ระยะทางที่รถโดยสารวิ่งให้บริการในหนึ่งรอบ (กม.)	10.0	10.0	10.1*	10.0	10.0	10.1*	9.1	9.1	9.3*
เวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	40	38	35	42	39	29	34	33	28
เวลาที่จอดวิ่งโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	23	23	22	26	25	22	24	21	20
สัดส่วนความล่าช้าต่อเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	41	39	35	38	37	25	29	36	28
ความเร็วที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย (กม./ชม)	15	16	18	14	15	21	16	16	20
ความเร็วที่จอดวิ่งโดยเฉลี่ย (กม./ชม)	25	26	28	23	24	28	23	26	27

ลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง	สายที่ 4R (สนามบิน-สี่แยกบ้านแขก)			สายที่ 5 (สถานีรถไฟ-ฝ่ายตำรวจตระเวนชายแดน)			สายที่ 5 (ฝ่ายตำรวจตระเวนชายแดน-สถานีรถไฟ)		
	ชม. ส่วนเช้า	ชม. ส่วนเย็น	นอกชม. ส่วนวัน	ชม. ส่วนเช้า	ชม. ส่วนเย็น	นอกชม. ส่วนวัน	ชม. ส่วนเช้า	ชม. ส่วนเย็น	นอกชม. ส่วนวัน
จำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลงทั้งหมดตลอดสาย (คน/คัน)	18	20	8	15	16	8	14	18	6
สัดส่วนผู้โดยสารต่อความจุโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	21	22	8	19	19	11	16	19	6
ปริมาณการใช้รถโดยสารประจำทาง (คน-กม.)	35	42	12	29	28	14	28	34	11
ระยะทางที่ผู้โดยสารเดินทางโดยเฉลี่ย (กม./คน)	1.8	1.9	1.6	1.9	1.8	1.8	2.0	1.9	1.8
ความล่าช้าเฉลี่ยเนื่องจากการขึ้น-ลงของผู้โดยสาร (วินาที/คน)	8	7	10	7	8	11	8	7	9
ระยะทางที่รถโดยสารวิ่งให้บริการในหนึ่งรอบ (กม.)	6.8	6.8	6.8	6.3	6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
เวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	22	24	18	20	17	13	18	19	13
เวลาที่จอดวิ่งโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	16	20	13	17	14	11	16	17	11
สัดส่วนความล่าช้าต่อเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	27	17	25	16	15	15	10	12	10
ความเร็วที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย (กม./ชม)	19	17	23	19	23	29	20	20	30
ความเร็วที่จอดวิ่งโดยเฉลี่ย (กม./ชม)	26	21	31	22	27	35	23	22	34

หมายเหตุ

1. ชั่วโมงส่วนเช้า หมายถึง 6.30-8.30 น. ชั่วโมงส่วนเย็น หมายถึง 15.30-17.30 น. นอกชั่วโมงส่วนวัน หมายถึง 10.30-12.30 น.

2.* หมายถึง ชั่วโมง

* หมายถึง วันในวันอาทิตย์

ตารางที่ 5.1 (ต่อ) สรุปผลการสำรวจลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองพิษณุโลก

ลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง	สายที่ 7 (สถานีรถไฟ-บ้านวังน้ำโต)			สายที่ 7 (บ้านวังน้ำโต-สถานีรถไฟ)			สายที่ 8 (สถานีขนส่ง-วัดบุญญานิก)		
	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน
จำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลงทั้งหมดตลอดสาย (คน/วัน)	39	43	26	41	51	20	27	28	10
สัดส่วนผู้โดยสารต่อความจุโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	54	66	31	53	50	17	28	34	11
ปริมาณการใช้รถโดยสารประจำทาง (คน-กม.)	87	118	56	130	109	55	59	69	23
ระยะทางที่ผู้โดยสารเดินทางโดยเฉลี่ย (กม./คน)	2.3	2.7	2.2	3.2	2.2	2.7	2.2	2.5	2.4
ความล่าช้าเฉลี่ยเนื่องจากการขึ้น-ลงของผู้โดยสาร (วินาที/คน)	6	6	7	6	6	8	8	7	13
ระยะทางที่รถโดยสารวิ่งให้บริการในหนึ่งรอบ (กม.)	9.2 ^๑	9.2 ^๑	9.0	9.0	9.0	9.0	8.6 ^๑	8.6 ^๑	7.5
เวลาที่วิ่งในทางเดินทางโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	25	30	22	25	29	21	34	29	19
เวลาที่จอดไ้วิ่งโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	19	21	18	21	14	18	26	21	15
สัดส่วนความล่าช้าต่อเวลาที่วิ่งในทางเดินทางโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	22	32	17	18	31	13	24	27	18
ความเร็วที่วิ่งในทางเดินทางโดยเฉลี่ย (กม./ชม.)	22	18	24	22	19	26	15	18	24
ความเร็วที่วิ่งโดยเฉลี่ย (กม./ชม.)	28	26	29	26	27	29	20	24	29

ลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง	สายที่ 8 (วัดบุญญานิก-สถานีขนส่ง)			สายที่ 9 (สถานีรถไฟ-ปิงพะจันทร์)			สายที่ ๑ (ปิงพะจันทร์-สถานีรถไฟ)		
	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน
จำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลงทั้งหมดตลอดสาย (คน/วัน)	23	30	10	27	23	8	30	29	9
สัดส่วนผู้โดยสารต่อความจุโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	26	31	9	30	24	6	23	25	6
ปริมาณการใช้รถโดยสารประจำทาง (คน-กม.)	63	70	26	53	46	13	54	55	10
ระยะทางที่ผู้โดยสารเดินทางโดยเฉลี่ย (กม./คน)	2.7	2.4	2.8	2.0	2.0	1.7	1.8	1.9	1.3
ความล่าช้าเฉลี่ยเนื่องจากการขึ้น-ลงของผู้โดยสาร (วินาที/คน)	7	7	11	6	7	8	6	7	8
ระยะทางที่รถโดยสารวิ่งให้บริการในหนึ่งรอบ (กม.)	9.6	9.6	10.2 ^๑	8.2	8.2	8.1 ^๑	8.2	8.2	8.9 ^๑
เวลาที่วิ่งในทางเดินทางโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	32	29	25	29	27	18	28	26	20
เวลาที่จอดไ้วิ่งโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	25	23	21	20	21	17	23	21	16
สัดส่วนความล่าช้าต่อเวลาที่วิ่งในทางเดินทางโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	22	23	19	30	23	8	17	20	16
ความเร็วที่วิ่งในทางเดินทางโดยเฉลี่ย (กม./ชม.)	18	20	24	17	19	28	16	19	26
ความเร็วที่วิ่งโดยเฉลี่ย (กม./ชม.)	23	25	29	24	24	30	22	24	31

หมายเหตุ

1. ช่วงชม. ช่วงเช้า หมายถึง 6.30-8.30 น. ช่วงชม. ช่วงเย็น หมายถึง 15.30-17.30 น. นอกชม. ช่วงวัน หมายถึง 10.30-12.30 น.

2. ^๑ หมายถึง ชั่วโมง หมายถึงวันเป็นวงกลม

ตารางที่ 5.1 (ต่อ) สรุปผลการสำรวจลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองพิษณุโลก

ลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง	สายที่ ปอ.10 (สถานีขนส่ง-ศูนย์ขนส่ง)			สายที่ ปอ.10 (ศูนย์ขนส่ง-สถานีขนส่ง)			สายที่ ปอ.11 (ถนนศึกษา-สถานีขนส่ง)		
	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน
จำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลงทั้งหมดตลอดสาย (คน/คัน)	63	58	19	69	72	15	63	62	13
สัดส่วนผู้โดยสารต่อความจุโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	73	74	21	70	74	12	70	77	11
ปริมาณการใช้รถโดยสารประจำทาง (คน-ชม.)	153	146	43	166	168	30	150	134	24
ระยะเวลาที่ใช้โดยสารเดินทางโดยเฉลี่ย (ชม./คน)	2.5	2.5	2.3	2.4	2.3	2.1	2.4	2.2	2.0
ความล่าช้าเฉลี่ยเนื่องจากการขึ้น-ลงของผู้โดยสาร (วินาที/คน)	5	6	10	5	5	8	6	6	8
ระยะเวลาที่รถโดยสารวิ่งให้บริการในหนึ่งรอบ (ชม.)	9.8	9.8	9.8	9.9 ^๑	9.9 ^๑	9.9 ^๑	11.5 ^๑	11.5 ^๑	10.9
เวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	36	30	29	34	29	22	36	32	24
เวลาที่จอดใช้วิ่งโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	25	21	20	24	22	24	29	24	21
สัดส่วนความล่าช้าต่อเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	30	30	29	30	26	14	20	25	13
ความเร็วที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย (ชม./ชม.)	17	19	21	18	20	27	19	21	28
ความเร็วที่จอดวิ่งโดยเฉลี่ย (ชม./ชม.)	24	28	29	25	27	31	24	28	31

ลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง	สายที่ ปอ.11 (สถานีขนส่ง-ถนนศึกษา)			สายที่ ปอ.12 (ม.นครสวรรค์-ม.นครสวรรค์)			สายที่ ปอ.12 (ม.นครสวรรค์-ม.นครสวรรค์)		
	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน
จำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลงทั้งหมดตลอดสาย (คน/คัน)	70	74	15	75	77	19	65	72	19
สัดส่วนผู้โดยสารต่อความจุโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	70	80	9	72	60	13	67	66	16
ปริมาณการใช้รถโดยสารประจำทาง (คน-ชม.)	189	203	24	299	290	50	249	237	51
ระยะเวลาที่ใช้โดยสารเดินทางโดยเฉลี่ย (ชม./คน)	2.7	2.8	1.6	4.0	3.8	2.7	3.6	3.3	2.8
ความล่าช้าเฉลี่ยเนื่องจากการขึ้น-ลงของผู้โดยสาร (วินาที/คน)	6	5	9	6	6	8	6	5	7
ระยะเวลาที่รถโดยสารวิ่งให้บริการในหนึ่งรอบ (ชม.)	13.0 ^{๑*}	13.0 ^{๑*}	10.9	13.8 ^๑	13.8 ^๑	13.8 ^๑	13.5	13.5	13.5
เวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	44	38	24	39	32	26	30	32	26
เวลาที่จอดใช้วิ่งโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	34	30	22	29	24	22	23	24	23
สัดส่วนความล่าช้าต่อเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	23	22	10	26	25	15	24	26	10
ความเร็วที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย (ชม./ชม.)	18	21	27	21	25	32	25	25	32
ความเร็วที่จอดวิ่งโดยเฉลี่ย (ชม./ชม.)	23	26	30	29	34	38	33	34	35

หมายเหตุ

๑. ชั่วโมงช่วงเช้า หมายถึง 6.30-8.30 น. ชั่วโมงช่วงเย็น หมายถึง 15.30-17.30 น. นอกชั่วโมงช่วงวัน หมายถึง 10.30-12.30 น.
๒. * หมายถึง ชั่วโมง

ตารางที่ 5.1 (ต่อ) สรุปผลการสำรวจลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองพิษณุโลก

ลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง	สายที่ 12 (ม.นครสวรรค์-ม.นครสวรรค์-ม.นเรศวร)			สายที่ 12 (ม.นครสวรรค์-ม.นเรศวร-ม.นครสวรรค์-ม.นเรศวร)		
	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน
จำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลงทั้งหมดตลอดสาย (คน/คัน)	74	72	16	70	74	17
สัดส่วนผู้โดยสารต่อความจุโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	53	59	9	63	63	15
ปริมาณการใช้รถโดยสารประจำทาง (คน-กม.)	228	249	33	220	218	46
ระยะทางที่ผู้โดยสารเดินทางโดยเฉลี่ย (กม./คน)	3.1	3.5	2.1	3.1	3.0	2.7
ความล่าช้าเฉลี่ยเนื่องจากการขึ้น-ลงของผู้โดยสาร (วินาที/คน)	6	6	8	7	6	8
ระยะทางที่รถโดยสารวิ่งให้บริการในหนึ่งรอบ (กม.)	13.8 ^๑	13.8 ^๑	13.8 ^๑	13.5	13.5	13.5
เวลาที่ใช้ในทางเดินทางโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	36	37	28	41	37	25
เวลาที่วิ่งโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	27	28	22	32	28	23
สัดส่วนความล่าช้าต่อเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	26	24	20	23	24	11
ความเร็วที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย (กม./ชม)	23	22	30	20	22	32
ความเร็วที่วิ่งโดยเฉลี่ย (กม./ชม)	31	29	37	25	29	36

ลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง	สายที่ 1๒๑ (ระแนง-ระแนง)			สายที่ 1๒๑ (ระแนง-ระแนง)		
	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน	ชม. ช่วงเช้า	ชม. ช่วงเย็น	นอกชม. ช่วงวัน
จำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลงทั้งหมดตลอดสาย (คน/คัน)	99	63	19	68	78	18
สัดส่วนผู้โดยสารต่อความจุโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	96	49	13	56	53	10
ปริมาณการใช้รถโดยสารประจำทาง (คน-กม.)	382	210	54	228	283	43
ระยะทางที่ผู้โดยสารเดินทางโดยเฉลี่ย (กม./คน)	3.9	3.3	2.8	3.4	3.6	2.8
ความล่าช้าเฉลี่ยเนื่องจากการขึ้น-ลงของผู้โดยสาร (วินาที/คน)	5	5	10	6	5	12
ระยะทางที่รถโดยสารวิ่งให้บริการในหนึ่งรอบ (กม.)	21.1	21.1	21.1	21.6 ^๑	21.6 ^๑	21.6 ^๑
เวลาที่ใช้ในทางเดินทางโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	56	47	45	53	52	46
เวลาที่วิ่งโดยเฉลี่ยในหนึ่งรอบ (นาที)	43	40	37	44	41	37
สัดส่วนความล่าช้าต่อเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย (ร้อยละ)	23	14	16	16	21	20
ความเร็วที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย (กม./ชม)	23	27	28	24	25	28
ความเร็วที่วิ่งโดยเฉลี่ย (กม./ชม)	29	31	34	29	32	35

หมายเหตุ

1. ช่วงชม. ช่วงเช้า หมายถึง 6.30-8.30 น. ช่วงชม. ช่วงเย็น หมายถึง 15.30-17.30 น. นอกชม. ช่วงวัน หมายถึง 10.30-12.30 น.

2. ^๑ หมายถึง ชั่วโมง

หมายถึงจำนวนปีรถคัน

14- 20 กม./ชม. นอกชั่วโมงเร่งด่วนความเร็วของรถโดยสารอยู่ในช่วง 26-30 กม./ชม. และความเร็วของรถโดยสารวิ่งนอกเมืองในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็นอยู่ในช่วง 21-25 กม./ชม. นอกชั่วโมงเร่งด่วนความเร็วของรถโดยสารอยู่ในช่วง 26-30 กม./ชม.

ตารางที่ 5.2 ความเร็วในการเดินทางโดยเฉลี่ยของรถโดยสารประจำทาง

ช่วงเวลา	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า			ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น			นอกช่วงเวลาเร่งด่วน		
	14-20	21-25	26-30	14-20	20-25	26-30	14-20	20-25	25-30
ความเร็วของรถโดยสาร (กม./ชม.)									
สายรถโดยสาร ประจำทาง	ปอ.1	7	8	ปอ.1	5	ปอ.13	-	4	ปอ.1
	1	9		1	ปอ.10			7	1
	3	ปอ.12		3	ปอ.11			ปอ.10	3
	4	12		4	ปอ.12				5
	5	ปอ.13		7	12				8
	9			8					9
	ปอ.10			9					ปอ.11
	ปอ.11								ปอ.12
									12
									ปอ.13

5.1.1.2 จำนวนผู้โดยสารและรายได้

ในปัจจุบันมีผู้โดยสารที่ใช้รถประจำทางในวันจันทร์-ศุกร์รวมทั้งสิ้นประมาณ 36,602 คน/วัน ซึ่งมีอัตราค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางธรรมดา 3 บาท (ราคานักเรียน 2.50 บาท) และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ 5 บาท โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้นประมาณ 138,634 บาท/วัน ซึ่งมีรายละเอียดของจำนวนผู้โดยสารในแต่ละสาย มีแสดงไว้ในตารางที่ 5.3



ตารางที่ 5.3 จำนวนผู้โดยสารและรายได้

หมายเลขสาย	จำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ย (คน/รอบ)	จำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ย (คน/วัน)	ค่าโดยสารโดยเฉลี่ย (บาท/วัน)
ปอ.1	49	4,226	21,129
1	45	4,043	11,200
3	41	3,152	8,732
4	12	622	1,723
5	19	1,008	2,792
7	59	2,956	8,188
8	30	1,645	4,556
9	29	1,541	4,269
ปอ.10	63	3,513	17,567
ปอ.11	57	3,213	16,066
ปอ.12	68	3,900	19,502
12	65	3,705	10,263
ปอ.13	70	2,529	12,647
รวม	608	36,055	138,634

หมายเหตุ พิจารณาเฉพาะวันจันทร์-ศุกร์

ค่าโดยสารรถประจำทางปรับอากาศ	= 5.00 บาท
ค่าโดยสารรถประจำทางธรรมดา	= 3.00 บาท
ค่าโดยสารรถประจำทางธรรมดา (ราคานักเรียน)	= 2.50 บาท
ค่าโดยสารรถประจำทางธรรมดา (ราคาเฉลี่ยตามสัดส่วนจำนวนนักเรียน)	= 2.77 บาท

จากตารางสรุปได้ดังนี้ ถึงแม้ว่าค่าโดยสารรถโดยสารปรับอากาศแพงกว่ารถโดยสารธรรมดา แต่จากการสำรวจทัศนคติพบว่า ในเส้นทางที่ให้บริการเดียวกันรถโดยสารปรับอากาศมีความสะดวกสบายมากกว่ารถโดยสารธรรมดา ดังนั้นรถโดยสารปรับอากาศจึงเป็นที่นิยมมากกว่ารถโดยสารธรรมดา เช่น สาย ปอ.1 เป็นสายที่ให้บริการในเมืองและรองลงมาเป็นสายปอ. 12 เป็นสายที่ให้บริการไปมหาวิทยาลัยนเรศวรจะมีจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการมากกว่ารถโดยสารธรรมดาซึ่งให้บริการในเส้นทางเดียวกัน โดยที่สายที่มีจำนวนผู้โดยสารแน่นที่สุด คือ ตามแนวถนน เอกาทศรต ไกล่สถานีรถไฟ และหน้าสถานีขนส่ง สายที่มีจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการน้อยที่สุด คือ สาย 4 เป็นเส้นทางที่ให้บริการจากสี่แยกบ้านแขกไปสนามบิน จะเห็นว่าผู้ที่เดินทางโดยเครื่องบินจะไม่นิยมใช้บริการรถโดยสารประจำทาง อีกทั้งระยะทางที่ให้บริการสั้นมากที่สุด และเส้นทางอ้อมทำให้เสียเวลาทำให้ผู้เดินทางโดยรถโดยสารประจำทางไม่นิยมใช้บริการเส้นทางนี้และรองลงมาเป็นสาย 5 เป็นเส้นทางที่ให้บริการชานเมือง

รูปที่ ก.3 แสดงความแน่นของผู้โดยสารในแต่ละสายที่จุดควบคุมต่างๆ และรูปที่ ก.4 แสดงจำนวนผู้โดยสารที่ขึ้น-ลงในแต่ละสายที่จุดควบคุมต่างๆ

5.1.2 ความดีในการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง

ความดีในการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง ทำให้ทราบถึงช่วงเวลาระหว่างคันรถของรถโดยสารประจำทาง และเวลาที่ใช้ในการรอรถโดยสารประจำทาง มีแสดงไว้ในตารางที่ 5.4

ค่าเวลาที่ใช้ในการรอรถจะขึ้นกับช่วงเวลาระหว่างคันรถและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน กล่าวคือ ถ้าค่าช่วงเวลาระหว่างคันรถยิ่งยาวจะทำให้เวลาที่ใช้ในการรอรถเพิ่มขึ้น ถ้าช่วงเวลาระหว่างคันรถยิ่งน้อยจะทำให้เวลาที่ใช้ในการรอรถน้อยลงไปด้วย ถ้าค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าสูงแสดงว่าเวลาที่ใช้ในการรอรถมีความแน่นอนต่ำ ถ้าค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าต่ำแสดงว่าเวลาที่ใช้ในการรอรถมีความแน่นอนสูงขึ้น ถ้าช่วงเวลาระหว่างคันรถยิ่งยาวและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าสูงแสดงว่าเวลาที่ใช้ในการรอรถมีความแน่นอนต่ำ

ตารางที่ 5.4 ช่วงเวลาระหว่างคันรถ และเวลาที่ใช้ในการรอรถโดยสารประจำทาง

หมายเลขสาย	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า			ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น			นอกช่วงเวลาเร่งด่วน		
	ค่าเฉลี่ยช่วงเวลาระหว่างคันรถ (นาที)	ค่าเฉลี่ยเวลาที่ใช้ในการรอรถ (นาที)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าเฉลี่ยช่วงเวลาระหว่างคันรถ (นาที)	ค่าเฉลี่ยเวลาที่ใช้ในการรอรถ (นาที)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าเฉลี่ยช่วงเวลาระหว่างคันรถ (นาที)	ค่าเฉลี่ยเวลาที่ใช้ในการรอรถ (นาที)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ปอ. 1	5	2	3.9	5	3	3.1	6	3	3.4
1	4	2	2.5	4	2	2.1	4	2	2.8
3	9	4	4.1	14	7	7.5	16	8	10.9
4	53	26	5.1	54	27	17.6	42	21	6.8
5	13	6.5	9.3	13	7	7.0	17	8	7.7
7	26	13	16.9	19	9	11.4	8	18	2.4
8	44	22	8.2	36	18	10.1	35	25	36.8
9	27	13	0.9	28	14	1.4	49	21	18.6
10	18	9	14.5	34	17	1.5	41	20	17.8
11	15	8	3.8	22	11	4.0	39	8	3.7
ปอ. 12	16	8	13.0	20	10	14.3	15	10	6.5
12	27	13	25.2	20	10	14.3	18	10	14.3
ปอ. 13	14	7	8.1	18	9	10.1	20	8	6.3

หมายเหตุ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation, σ) = $\sqrt{\frac{\sum(x_i - \bar{x})^2}{(n-1)}}$

จากตารางสรุปได้ดังนี้ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ค่าเวลาที่ใช้ในการรอรถอยู่ในช่วง 2 ถึง 26 นาที ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ค่าเวลาที่ใช้ในการรอรถอยู่ในช่วง 2 ถึง 27 นาที นอกช่วงเวลาเร่งด่วน ค่าเวลาที่ใช้ในการรอรถอยู่ในช่วง 2 ถึง 25 นาที

ค่าเวลาที่ใช้ในการรอรอดจะขึ้นกับความดีที่ให้บริการและความสม่ำเสมอในการให้บริการ กล่าวคือถ้าการให้บริการมีความสม่ำเสมอทำให้เวลาที่ใช้ในการรอรอดโดยเฉลี่ยเท่ากับครึ่งหนึ่งของช่วงเวลาระหว่างคันรูด แต่ถ้าการให้บริการไม่มีความสม่ำเสมอทำให้เวลาที่ใช้ในการรอรอดแตกต่างจากครึ่งหนึ่งของช่วงเวลาระหว่างคันรูด ดังตารางที่ 5.5 แสดงค่าความแตกต่างระหว่างความดีที่ให้บริการกับความดีจากตารางและความสม่ำเสมอในการให้บริการ

ถ้าค่าความแตกต่างระหว่างความดีที่ให้บริการและความดีจากตารางมีค่าเป็นลบสูง แสดงว่าความดีที่ให้บริการมากกว่าความดีจากตาราง ถ้าค่าความแตกต่างระหว่างความดีที่ให้บริการและความดีจากตารางยังเป็นบวกสูง แสดงว่าความดีที่ให้บริการมากกว่าความดีจากตาราง ถ้าค่าความสม่ำเสมอในการให้บริการเข้าใกล้ 1 มาก แสดงว่าความสม่ำเสมอในการให้บริการเพิ่มขึ้น ถ้าค่าความแตกต่างระหว่างความดีที่ให้บริการและความดีจากตารางมีค่าเป็นลบสูงและค่าความสม่ำเสมอในการให้บริการเข้าใกล้ 1 มาก แสดงว่าความดีที่ให้บริการมากกว่าตารางมาก ถ้าค่าความแตกต่างระหว่างความดีที่ให้บริการและความดีจากตารางเป็นบวกสูงและค่าความสม่ำเสมอในการให้บริการมีค่าน้อยกว่า 1 มาก แสดงว่าความดีที่ให้บริการน้อยกว่าตารางมาก

ตารางที่ 5.5 ค่าความแตกต่างระหว่างความดีที่ให้บริการกับความดีจากตารางและความสม่ำเสมอในการให้บริการ

หมายเลขสาย	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า		ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น		นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	
	ค่าความแตกต่างระหว่างความดีที่ให้บริการและความดีจากตาราง (นาที)	ความสม่ำเสมอในการให้บริการ (นาที)	ค่าความแตกต่างระหว่างความดีที่ให้บริการและความดีจากตาราง (นาที)	ความสม่ำเสมอในการให้บริการ (นาที)	ค่าความแตกต่างระหว่างความดีที่ให้บริการและความดีจากตาราง (นาที)	ความสม่ำเสมอในการให้บริการ (นาที)
ปอ. 1	-7	1.0	-7	0.7	-6	0.7
1	-4	0.7	-4	0.8	-4	0.7
3	2	0.8	7	0.8	9	0.7
4	38	1.0	39	0.9	27	1.0
5	3	0.7	3	0.8	7	0.8
7	10	0.7	3	0.7	19	1.0
8	29	1.0	21	0.6	34	0.6
9	12	1.0	13	1.0	26	0.8
10	3	0.6	19	1.0	24	0.8
11	0	0.9	7	1.0	0	0.9
ปอ. 12	4	0.6	8	0.7	6	0.9
12	-15	0.5	8	0.7	8	0.7
ปอ. 13	-1	0.8	3	0.8	-1	0.8

หมายเหตุ - หมายถึง ความดีที่ให้บริการมากกว่าความดีจากตาราง

+ หมายถึง ความดีที่ให้บริการน้อยกว่าความดีจากตาราง

ค่าความสม่ำเสมอในการให้บริการเข้าใกล้ 1 แสดงว่าการให้บริการสม่ำเสมอ

จากตารางสรุปได้ดังนี้ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ค่าความแตกต่างระหว่างความถี่ที่ให้บริการและความถี่จากตารางอยู่ในช่วง -7 ถึง 38 นาที ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นและนอกเวลาเร่งด่วน ค่าความแตกต่างระหว่างความถี่ที่ให้บริการกับความถี่จากตารางอยู่ในช่วง -7 ถึง 39 นาที

ค่าความแตกต่างระหว่างเวลาที่ใช้ในการรูดจากการสัมภาษณ์กับเวลาที่ใช้ในการรูดจากตารางจะเป็นตัวบอกให้ทราบว่ามีการปล่อยรูดตรงเวลาตามตารางหรือไม่เพียงไร ถ้าค่าความแตกต่างระหว่างเวลาที่ใช้ในการรูดจากการสัมภาษณ์กับเวลาที่ใช้ในการรูดจากตารางมากแสดงว่ารูดโดยสารให้บริการไม่ตรงตามตาราง ถ้าค่าความแตกต่างระหว่างเวลาที่ใช้ในการรูดจากการสัมภาษณ์กับเวลาที่ใช้ในการรูดจากตารางมากแสดงว่ารูดโดยสารให้บริการใกล้เคียงตาราง ดังแสดงไว้ในตารางที่ 5.6

ตารางที่ 5.6 ค่าความแตกต่างระหว่างเวลาที่ใช้ในการรูดจากการสัมภาษณ์กับเวลาที่ใช้ในการรูดจากตาราง

หมายเลขสาย	เวลาที่ใช้ในการรูดจากการสัมภาษณ์โดยเฉลี่ย (นาที)	เวลาที่ใช้ในการรูดจากตารางความถี่โดยเฉลี่ย (นาที)	ค่าความแตกต่างระหว่างเวลาที่ใช้ในการรูดจากการสัมภาษณ์กับเวลาที่ใช้ในการรูดจากตารางโดยเฉลี่ย (นาที)
ปอ. 1	8	12	-4
1	8	8	0
3	10	7	3
4	22	15	7
5	13	10	3
7	17	16	1
8	20	15	5
9	19	15	4
10	18	15	3
11	16	15	1
ปอ. 12	15	12	3
12	16	12	4
ปอ. 13	12	12	0

หมายเหตุ - หมายถึง เวลาที่ใช้ในการรูดจากการสัมภาษณ์น้อยกว่าเวลาที่ใช้ในการรูดจากตาราง
+ หมายถึง เวลาที่ใช้ในการรูดจากการสัมภาษณ์มากกว่าเวลาที่ใช้ในการรูดจากตาราง

ถ้าค่าความแตกต่างระหว่างเวลาที่ใช้ในการรูดจากการสัมภาษณ์กับเวลาที่ใช้ในการรูดจากตารางมีค่าเป็นลบสูงแสดงว่าเวลาที่รูดจากการสัมภาษณ์น้อยกว่าเวลาที่รูดจากตาราง ถ้าค่าความแตกต่างระหว่างเวลาที่ใช้ในการรูดจากการสัมภาษณ์กับเวลาที่ใช้ในการรูดจากตารางมีค่าเป็นบวกสูงแสดงว่า เวลาที่ใช้ในการรูดจากการสัมภาษณ์มากกว่า

เวลาที่ใช้ในการรอรอด จากตารางสรุปได้ดังนี้ ค่าความแตกต่างระหว่างเวลาที่ใช้ในการรอรอด จากการสัมภาษณ์กับเวลาที่ใช้ในการรอรอดจากตารางแตกต่างกันในช่วง -4 ถึง 7 นาที

สายที่มีความถี่ที่แน่นอนโดยมากจะเป็นสายที่ไ้รุดโดยสารปรับอากาศ และให้บริการในเมือง ผ่านแหล่งธุรกิจ ชุมชนหนาแน่น โดยจะมีความถี่ที่ให้บริการสูง เวลาที่ใช้ในการรอรอดไม่เกิน 15 นาทีโดยประมาณ และผลจากการวิเคราะห์ทัศนคติเกี่ยวกับเวลาที่ใช้ในการรอรอด ค่าความแตกต่างระหว่างเวลาที่ใช้ในการรอรอดจากการสัมภาษณ์และตารางกับความสม่ำเสมอ สอดคล้องกัน ได้แก่ สาย ปอ.1 1 และ 3 สายที่ให้บริการความถี่ที่ไม่แน่นอนโดยมากจะเป็นสายที่ไ้รุดโดยสารธรรมดา และสายที่ให้บริการจากแหล่งชุมชนบริเวณชานเมืองเข้ามาในเมือง โดยจะมีความถี่ที่ให้บริการต่ำ เวลาที่ใช้ในการรอรอดนาน โดยเฉพาะนอกช่วงเวลาเร่งด่วนจะไม่ปล่อยตามตาราง บางสายต้องรอนานถึง 30 นาทีขึ้นไป สายส่วนสายที่ค่าความแตกต่างระหว่างเวลาที่ใช้ในการรอรอดจากการสัมภาษณ์และตารางกับความสม่ำเสมอไม่สอดคล้องกันจะเป็นสายที่มีเส้นทางที่ให้บริการชานเมือง ได้แก่ สาย 4 8 และ 9 แสดงให้เห็นถึงการรักษาเวลาในการปล่อยรถค่อนข้างเคร่งครัด เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ที่อยู่ในบริเวณตัวเมือง

5.1.3 ป้ายรถโดยสารประจำทาง

ป้ายรถโดยสารประจำทางอยู่ห่างกันมากและไม่แน่นอน ลักษณะของป้ายรถโดยสารประจำทางไม่ชัดเจนและไม่มีการแสดงให้ทราบว่ามีสายใดผ่านบ้าง ป้ายรถโดยสารประจำทางมีเฉพาะบริเวณแหล่งชุมชน ได้แก่ สถานีรถไฟ และสถานีขนส่ง โดยทั่วไปไม่มีป้ายรถโดยสารประจำทางทำให้รถโดยสารจอดไม่แน่นอน ซึ่งรถโดยสารจะจอดต่อเมื่อมีผู้โดยสารเรียก ทำให้เสียเวลาในการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารและเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินการมากขึ้น

5.2 ผู้เดินทาง

ในส่วนของผู้เดินทางการสำรวจทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อระบบรถโดยสารประจำทางในปัจจุบัน แยกพิจารณาเป็น 2 กลุ่มคือ กลุ่มผู้เดินทางที่ไ้รุดโดยสารประจำทาง (กลุ่มที่ 1) และกลุ่มผู้เดินทางที่ไ้รุดโดยสารประเภทอื่น (กลุ่มที่ 2) สามารถสรุปข้อมูลเกี่ยวกับผู้เดินทางที่ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ วัตถุประสงค์การเดินทาง และลักษณะการครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคล มีแสดงไว้ในตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5.7 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้เดินทาง (คิดเป็นร้อยละ)

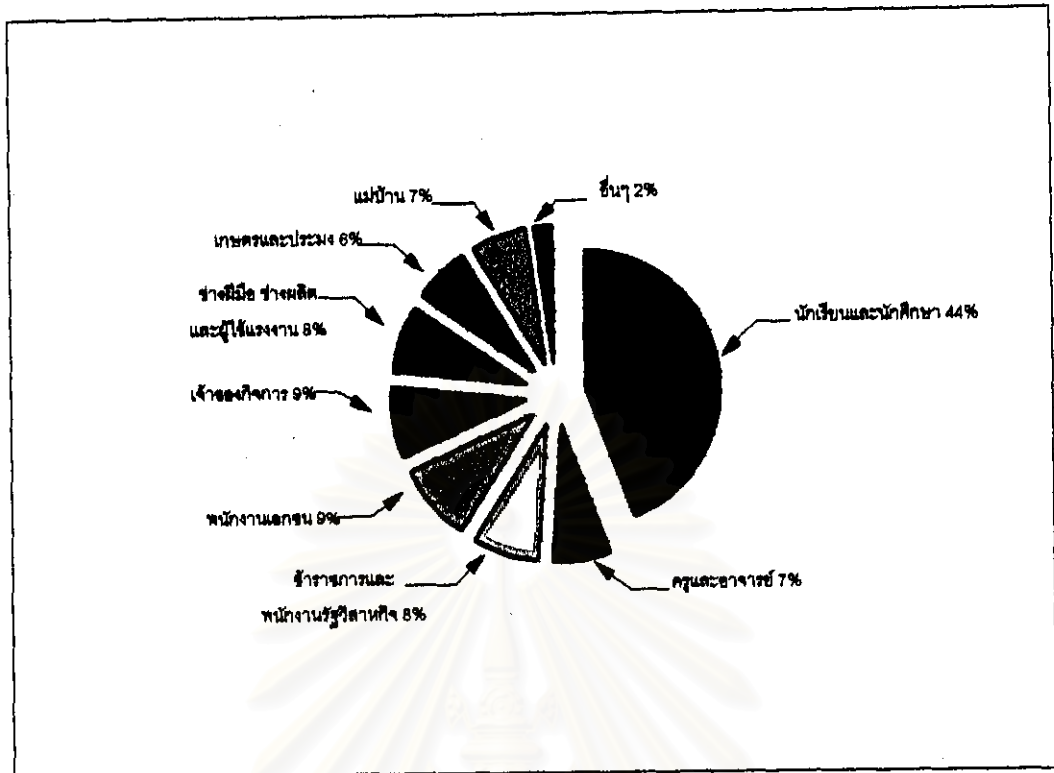
จำแนกตามอาชีพ			จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง			จำแนกตามลักษณะการครอบครองยานพาหนะของครัวเรือน		
อาชีพ	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	วัตถุประสงค์	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	การครอบครองยานพาหนะ	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2
1. นักเรียนและนักศึกษา	44	18	1. ไปทำงาน	14	22	1. รถยนต์	12	18
2. ครูและอาจารย์	7	12	2. ไปเรียนหนังสือ	27	12	2. รถจักรยานยนต์	38	38
3. ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ	8	14	3. ไปติดต่อธุรกิจหรือการค้า	5	14	3. รถจักรยาน	7	4
4. พนักงานเอกชน	9	16	4. ธุรกิจส่วนตัว	11	12	4. รถยนต์และรถจักรยานยนต์	11	16
5. เจ้าของกิจการ	9	20	5. สังคม/พักผ่อน	3	6	5. รถยนต์และจักรยาน	5	8
6. ช่างฝีมือช่างผลิตและผู้ใช้แรงงาน	8	4	6. กลับบ้าน	40	34	6. จักรยานยนต์และรถจักรยาน	5	6
7. เกษตรกรและประมง	6	6	7. อื่นๆ	-	-	7. รถยนต์รถจักรยานยนต์และรถจักรยาน	5	4
8. แม่บ้าน	7	6				8. ไม่มี	17	6
9. อื่นๆ	2	4						

หมายเหตุ กลุ่มที่ 1 = ผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประจำทาง
กลุ่มที่ 2 = ผู้เดินทางที่ไม่ใช้รถโดยสารประเภทอื่น

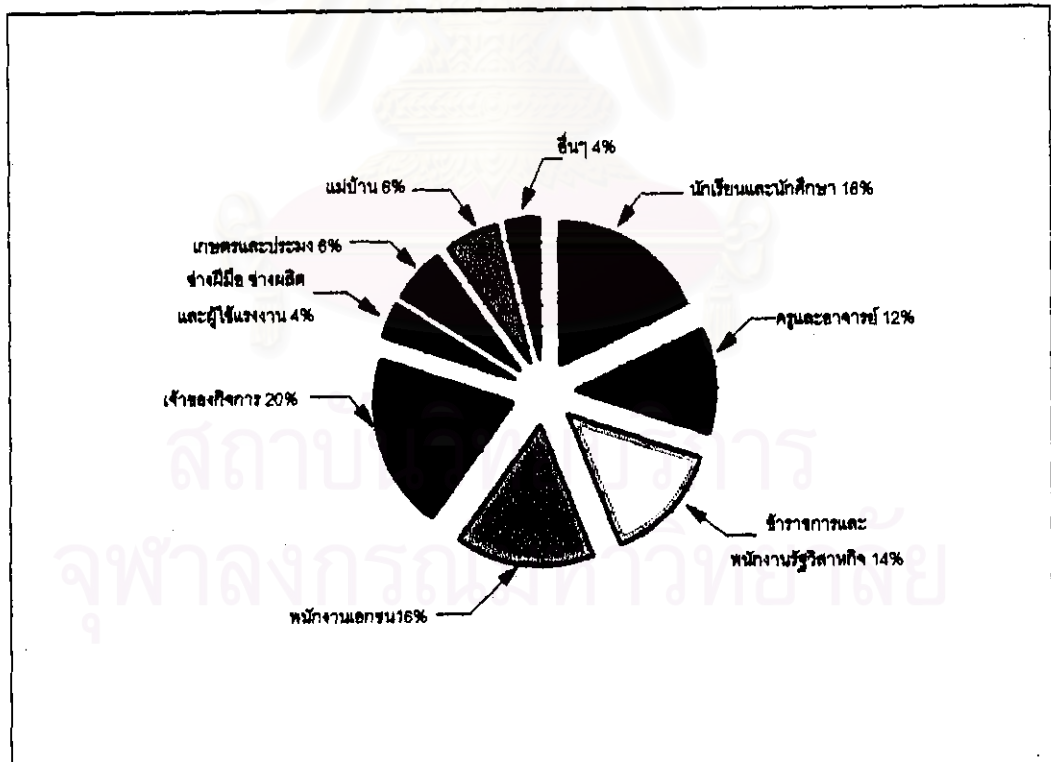
จากตารางสรุปได้ดังนี้ ผู้เดินทางโดยที่ใช้รถโดยสารประจำทางส่วนมากเป็นนักเรียนและนักศึกษาร้อยละ 44 ส่วนยานพาหนะที่มีครอบครองในครัวเรือนส่วนมากได้แก่ รถจักรยานยนต์ รองลงมาคือรถยนต์และรถจักรยานตามลำดับ สำหรับผู้เดินทางโดยที่ใช้รถโดยสารประเภทอื่นส่วนมากเป็นเจ้าของกิจการร้อยละ 20 ยานพาหนะที่มีครอบครองในครัวเรือน ได้แก่ รถจักรยานยนต์รองลงมาเป็นรถยนต์และรถจักรยานตามลำดับ

รูปที่ 5.1 แสดงสัดส่วนของกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประจำทางและกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประเภทอื่น (จำแนกตามอาชีพ)

โดยผู้เดินทางดังกล่าวทั้งสองกลุ่มได้ให้ทัศนคติที่มีต่อระบบรถโดยสารประจำทางในปัจจุบัน ในแง่ของการให้บริการ โดยแบ่งระดับความรู้สึกออกเป็น 3 ระดับ คือ ดี พอใช้ และไม่ดี มีแสดงไว้ในตารางที่ 5.8



สัดส่วนของผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประจำทาง (จำแนกตามอาชีพ)



สัดส่วนของผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประเภทอื่น (จำแนกตามอาชีพ)

รูปที่ 5.1 สัดส่วนของผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประจำทางและผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประเภทอื่น (จำแนกตามอาชีพ)

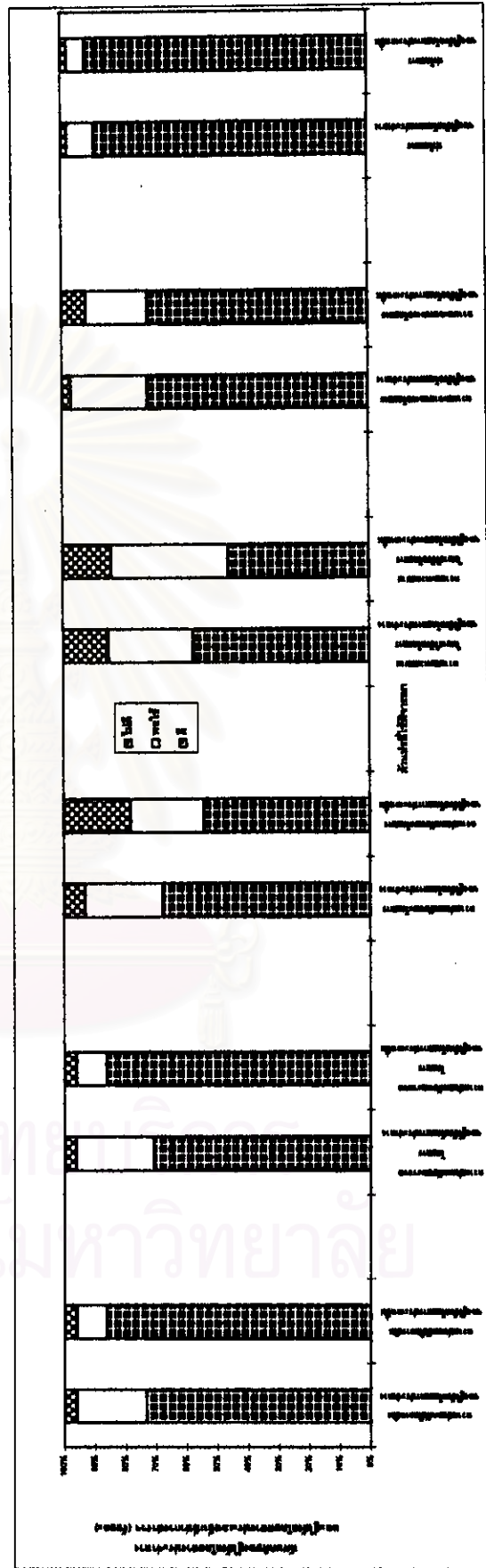
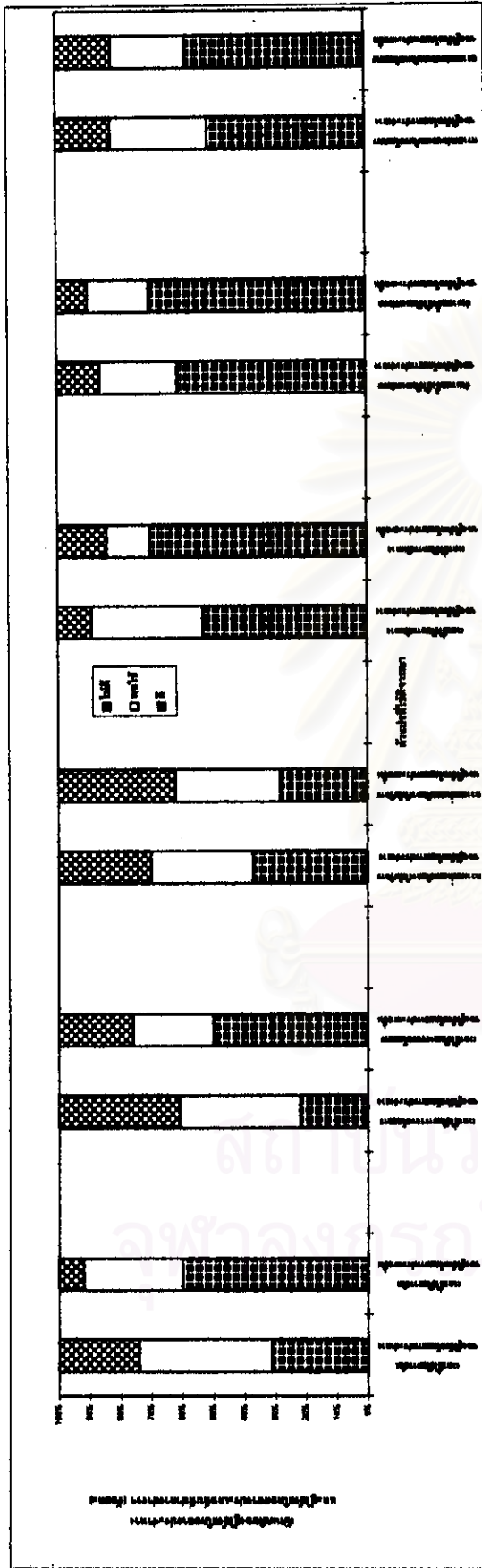
ตารางที่ 5.8 ทศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อระบบรถโดยสารประจำทางในปัจจุบัน
(คิดเป็นร้อยละ)

ปัจจัยที่มีผลต่อระดับการให้บริการ ของระบบรถโดยสารประจำทาง	ดี		พอใช้		ไม่ดี	
	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2
1. ระยะเวลาที่เดินมายังป้ายรถโดยสาร	31	50	43	32	26	18
2. ระยะเวลาที่ใช้ในการรอรถโดยสาร	22	40	39	36	39	24
3. ความสม่ำเสมอในการให้บริการ	37	28	33	34	30	38
4. ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง	53	70	36	14	11	16
5. จำนวนครั้งที่ต้องรถในการเดินทาง	61	70	25	20	14	10
6. ความแน่นของคนในรถโดยสาร	52	58	32	24	18	18
7. ความปลอดภัยระหว่างที่เดินมายังป้ายรถโดยสาร	73	86	23	10	4	4
8. ความปลอดภัยขณะรอรถโดยสาร	72	82	26	16	3	2
9. ความปลอดภัยขณะโดยสาร	67	54	25	24	7	22
10. ความสะดวกสบายในการใช้รถโดยสาร	58	46	28	38	15	16
11. ความสะอาด	72	72	25	20	3	8
12. ราคาค่าโดยสาร	89	92	9	6	2	2

หมายเหตุ กลุ่มที่ 1 - ผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประจำทาง
กลุ่มที่ 2 - ผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประจำทางอื่น

รูปที่ 5.2 แสดงการเปรียบเทียบทัศนคติของผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประจำทางและผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประเภทอื่นที่มีต่อระบบรถโดยสารประจำทาง

จากรูปสรุปได้ดังนี้ ทัศนคติจากผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประจำทางที่มีต่อระบบรถโดยสารประจำทาง ในแง่ของระยะเวลาและความสม่ำเสมออยู่ในเกณฑ์พอใช้ถึงดี ส่วนความแน่นของคนในรถโดยสารและจำนวนครั้งที่ต้องรถในการเดินทางอยู่ในเกณฑ์ดี ส่วนความปลอดภัยอยู่ในเกณฑ์ดี ความสะดวกสบายในการใช้รถโดยสาร ความสะอาด และค่าโดยสารอยู่ในเกณฑ์ดี ทัศนคติของผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประเภทอื่นที่มีต่อระบบรถโดยสารประจำทางส่วนมากอยู่ในเกณฑ์ที่ดีกว่าทัศนคติของผู้เดินทางที่ใช้รถโดยสารประจำทางดังนี้ ในแง่ระยะเวลา จำนวนครั้งที่ต้องรถในการเดินทาง ความแน่นของคนในรถโดยสาร ความปลอดภัยในการเดินทาง ความปลอดภัยขณะรอรถโดยสาร ความสะอาดของรถโดยสาร และค่าโดยสาร นอกจากนี้ ความสม่ำเสมอในการให้บริการ ความปลอดภัยขณะโดยสาร และความสะดวกสบายในการใช้รถโดยสาร ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าผู้ใช้รถโดยสารประเภทอื่นนั้นไม่ได้มีความคุ้นเคยต่อการใช้รถโดยสารประจำทาง ดังนั้นคำตอบที่ได้อาจจะคลาดเคลื่อนจากความเป็นจริง เพราะว่าคำตอบของพวกเขาเป็นไปตามความต้องการของสังคมและเพื่อให้ผู้สัมภาษณ์พอใจ สิ่งที่พบก็คือสิ่งที่พวกเขาเห็นว่าระบบรถโดยสารประจำทางดีแต่พวกเขาก็ยังไม่ใช้รถโดยสารประจำทาง



รูปที่ 5.2 กราฟแสดงการเปรียบเทียบระหว่างกันของจังหวัดโดยการใช้โดยประชากรประจำทางกับผู้ที่ใช้โดยชนบทโดยสามารถจำแนก

นอกเหนือจากข้อมูลดังกล่าวแล้ว ยังได้มีการสอบถามถึงรายละเอียดในเรื่องของระยะเวลาที่ใช้ในการเดิน ระยะเวลาที่ใช้ในการรอรถ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และจำนวนครั้งที่ใช้ในการต่อรถ มีแสดงไว้ในตารางที่ 5.9

ตารางที่ 5.9 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดิน เวลาที่ใช้ในการรอรถ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง และจำนวนครั้งที่ใช้ในการต่อรถ

หมายเลขสาย	เวลาที่ใช้ในการเดินโดยเฉลี่ย (นาที)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	เวลาที่ใช้ในการรอรถโดยเฉลี่ย (นาที)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	เวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย (นาที)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	จำนวนครั้งที่ต่อรถในการเดินทางโดยเฉลี่ย (ครั้ง)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ปอ. 1	9	5.5	8	4.8	9	7.6	0.3	0.6
1	8	5.4	8	4.8	9	8.3	0.5	0.7
3	11	6.6	10	5.2	12	7.2	0.7	0.8
4	10	6.9	22	7.1	8	5.4	0.7	0.6
5	12	6.8	13	6.5	7	5.3	0.4	0.7
6	13	6.7	17	7.1	10	6.8	0.3	0.7
7	12	6.9	20	7.2	14	7.7	0.7	0.7
8	12	7.2	19	6.5	11	6.4	0.9	0.7
9	10	6.8	18	7.5	12	7.2	0.7	0.9
10	12	6.8	16	7.0	16	7.5	0.7	0.5
11	9	7.3	15	6.7	18	7.6	0.8	0.6
ปอ. 12	13	7.2	16	7.2	17	7.2	1.0	0.8
12	10	5.9	12	6.4	19	7.5	0.4	0.7
ปอ. 13								

หมายเหตุ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation, σ) = $\sqrt{\sum(x_i - \bar{x})^2 / (n-1)}$

ถ้าค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่ามากแสดงว่าค่าที่ได้จากตารางมีความแน่นอนต่ำ ถ้าค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าน้อยแสดงว่าค่าที่ได้จากตารางมีความแน่นอนสูง จากตารางสรุปได้ดังนี้

สายที่มีเส้นทางที่ให้บริการอยู่ในเมือง ในแง่ของระยะเวลาและจำนวนครั้งที่ต่อรถในการเดินทางโดยเฉลี่ยต่ำ เนื่องจากในเมืองมีรถโดยสารประจำทางผ่านหลายสาย ประกอบกับเป็นชุมชนหนาแน่น ผ่านแหล่งธุรกิจ สายที่มีเส้นทางที่ให้บริการอยู่นอกเมือง ในแง่ของระยะเวลาและจำนวนครั้งที่ต่อรถในการเดินทางโดยเฉลี่ยสูง เนื่องจากชานเมืองมีรถโดยสารวิ่งผ่านไม่กี่สาย และเป็นชุมชนกระจัดกระจาย

5.3 ผู้ประกอบการ

ในส่วนของผู้ประกอบการ ได้ทำการสำรวจค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งของรถโดยสารประจำทาง ซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วนดังนี้

5.3.1 ต้นทุนการขนส่งและปัจจัยที่มีผล

จากการศึกษานี้เมื่อพิจารณาต้นทุนในการดำเนินการขนส่งโดยรถโดยสารประจำทาง ทั้งนี้เพื่อนำมาพิจารณาในแง่ของผู้ประกอบการด้วย โดยทั่วไปค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดขึ้น สามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ๆ คือ

- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นประจำแม้ว่าจะไม่มีการใช้รถก็ตาม ต้นทุนดังกล่าวนี้โดยทั่วไปจะคำนวณเป็นรายจ่ายเฉลี่ยต่อเดือนหรือต่อปี ก็ได้ประกอบด้วย ต้นทุนในการจัดหารถโดยสารประจำทาง ค่าดอกเบี้ย ค่าภาษี ค่าประกัน ฯลฯ ซึ่งต้นทุนนี้จะขึ้นกับลักษณะของรถโดยสารที่นำมาใช้วิ่งเป็นสำคัญ
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (Running Cost) ต้นทุนส่วนนี้จะเกิดขึ้นเมื่อมีการดำเนินการขนส่งเท่านั้น กล่าวคือ มีการใช้งานของรถโดยสารประจำทางนั่นเอง ต้นทุนส่วนนี้ประกอบด้วย ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าน้ำมันหล่อลื่น ค่าบำรุงรักษา ค่าสึกหรอของยาง ฯลฯ ซึ่งต้นทุนส่วนนี้ก็จะเป็นไปตามสภาพการดำเนินการ

จากต้นทุนการขนส่งทั้งสองส่วนดังกล่าว อาจสามารถสรุปได้ว่า ต้นทุนการขนส่งดังกล่าว จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับปัจจัยดังต่อไปนี้

- ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง หมายถึง ราคาของยานพาหนะรวมทั้งประสิทธิภาพของยานพาหนะ เช่น การเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง การบำรุงรักษา เป็นต้น
- ปริมาณการใช้ยานพาหนะ หมายถึง ระยะทางในการนำรถโดยสารมาวิ่งตลอดปี ซึ่งหากนำมาใช้ขนส่งมากก็ส่งผลต่อต้นทุนคงที่ต่อหน่วยต่ำลง
- สภาพการดำเนินการ ก็ส่งผลต่อต้นทุนในการดำเนินการเปลี่ยนแปลงได้เหมือนกัน ขึ้นกับสภาพภูมิประเทศ ความขรุขระของผิวจราจร สภาพการจราจรติดขัด เป็นต้น

สำหรับการศึกษานี้ได้ทำการสอบถามบริษัทผู้ประกอบการและบริษัทผู้ผลิตเกี่ยวกับข้อมูลด้านค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับสภาพการดำเนินการขนส่งโดยรถโดยสารประจำทางด้วย โดยจะนำมาตรวจสอบกับข้อมูลสถิติที่ได้จากผลการศึกษาต่าง ๆ และทำการปรับค่าใช้จ่ายให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพการดำเนินการดังกล่าว มีแสดงไว้ในตารางที่ 5.10

5.3.2 การประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งโดยรถโดยสารประจำทาง

ในการประมาณการค่าใช้จ่ายดังกล่าว จะคำนวณออกมาเป็นราคาต่อหน่วยระยะทางของการให้บริการ (บาท/กม.) ของรถโดยสารทั้งประเภทรถปรับอากาศและรถธรรมดา โดยค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะเป็นค่าเฉลี่ยในสภาพการดำเนินการทั่วไป ซึ่งสามารถสรุปค่าใช้จ่ายในการใช้รถของรถโดยสารปรับอากาศและรถธรรมดาประมาณ 3.39 บาท/กม. และ 2.80 บาท/กม. ตามลำดับ ค่าใช้จ่ายคงที่ประมาณ 1,054 บาท/วัน/คัน มีแสดงไว้ในตารางที่ 5.11

5.3.3 ผลประกอบการของการให้บริการของระบบรถโดยสารประจำทาง

ในการพิจารณาผลประกอบการของการให้บริการของระบบรถโดยสารประจำทางนั้น ต้องพิจารณาถึงจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งโดยรถโดยสารประจำทางในแต่ละสาย จึงจะทำให้ทราบถึงกำไรขาดทุน มีแสดงไว้ในตารางที่ 5.12

จากตารางสรุปได้ดังนี้ สายที่มีกำไรมากที่สุด คือ สาย ปอ. 1 และ ปอ.12 อันเนื่องมาจากเส้นทางที่ให้บริการอยู่ในเมือง ชุมชนหนาแน่น ผ่านแหล่งธุรกิจ และเส้นทางที่เชื่อมระหว่างชุมชนที่สำคัญชานเมืองกับในเมือง ถึงแม้ว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของรถโดยสารปรับอากาศแพงกว่ารถโดยสารธรรมดา แต่ผู้โดยสารโดยส่วนมากนิยมใช้รถโดยสารปรับอากาศมากกว่ารถโดยสารธรรมดาทั้งที่ค่าโดยสารแพงกว่ารถโดยสารธรรมดา จึงทำให้ผลประกอบการของรถโดยสารปรับอากาศมีกำไรสูง สายที่ขาดทุนมากที่สุดคือ สาย 4 และ 5 อันเนื่องมาจากเป็นเส้นทางที่ให้บริการไม่ได้สนองตอบความต้องการของผู้โดยสาร เส้นทางอ้อม ความถี่ต่ำ และให้บริการชานเมือง

5.4 ปัญหาและอุปสรรคในการให้บริการระบบรถโดยสารประจำทางในปัจจุบัน

จากการสำรวจโดยการสัมภาษณ์และสำรวจข้อมูลภาคสนาม (ข้อมูลเชิงคุณภาพ) พบว่า ปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ในการให้บริการระบบรถโดยสารประจำทางในปัจจุบันที่พบมีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.10 รายละเอียดเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งโดยรถโดยสารประจำทาง

รายละเอียดเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่ง		
1. ข้อมูลเกี่ยวกับตัวรถ	รถโดยสารปรับอากาศ	รถโดยสารธรรมดา
ชนิดของรถ	ซีโน	ซีโน
รุ่นของรถ	KM 545	KM 545
กำลัง (แรงม้า)	117	117
ราคารถใหม่ (บาท/คัน)	900,000	700,000
จำนวนรถ (คัน)	28	42
ขนาดรถ (ล้อ)	6	6
น้ำหนักรถ (ตัน)	5.7	4.5
จำนวนที่นั่ง (ที่นั่ง)	30	30
อายุเฉลี่ยของรถ (ปี)	2	6
อายุการใช้งานของรถ (ปี)	5	7
อายุการใช้งานของรถ (กม.) ¹	350,000	350,000
2. ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการใช้รถ	รถโดยสารปรับอากาศและรถโดยสารธรรมดา	
2.1 ค่าใช้จ่ายคงที่ (ค่าใช้จ่ายในสำนักงาน)		
ค่าเช่าสำนักงาน (บาท/เดือน) ²	20,000	
จำนวนผู้บริหาร (คน) ²	1	
จำนวนพนักงานในสำนักงาน (คน) ²	4	
จำนวนนายตรวจ (คน) ²	8	
จำนวนนายท่า (คน) ²	3	
จำนวนพนักงานขับรถ (คน) ²	70	
จำนวนพนักงานเก็บสตางค์ (คน) ²	70	
จำนวนเส้นทาง	12	
ค่าจ้างผู้บริหาร (บาท/เดือน) ²	20,000	
ค่าจ้างพนักงานในสำนักงาน (บาท/เดือน) ²	5,000	
ค่าจ้างนายตรวจ (บาท/เดือน) ²	5,500	
ค่าจ้างนายท่า (บาท/เดือน) ²	5,000	
ค่าจ้างพนักงานขับรถ (บาท/เดือน) ²	5,500	
ค่าจ้างพนักงานเก็บสตางค์ (บาท/เดือน) ²	3,500	
ค่าน้ำ (บาท/เดือน) ²	1,200	
ค่าไฟ (บาท/เดือน) ²	5,000	
ค่าโทรศัพท์ (บาท/เดือน) ²	1,500	
ค่าเช่าวิทยุ (บาท/เดือน) ²	7,000	
ค่าสัมปทาน (บาท/เส้นทาง/7ปี) ⁴	12,000	
ค่าภาษีของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ (บาท/ปี) ⁴	2,500	
ค่าภาษีของรถโดยสารประจำทางธรรมดา (บาท/ปี) ⁴	2,100	
ค่าประกันภัย (บาท/ปี) ⁴	4,989	
อัตรารอคอย (ร้อยละ)	12.00	

ตารางที่ 5.10 รายละเอียดเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งโดยรถโดยสารประจำทาง (ต่อ)

2. ค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (ต่อ)	รถโดยสารปรับอากาศ	รถโดยสารธรรมดา
2.2 ค่าใช้จ่ายผันแปร (ค่าใช้จ่ายขึ้นกับชนิดของรถและปริมาณการใช้)		
ชนิดของยาง ^๑	กูดเยียร์/บริคสโตน	กูดเยียร์/บริคสโตน
ขนาดของยาง ^๑	825-16	825-16
ราคายางใหม่ (บาท/เส้น) ^๑	3,000	2,750
จำนวนยางใหม่ที่ใส่ (เส้น/คัน) ^๑	2	2
อายุของยางใหม่ (กม.) ^๑	60,000	60,000
ราคายางหล่อดอก (บาท/เส้น) ^๑	500	500
จำนวนยางหล่อดอกที่ใส่ (เส้น/คัน) ^๑	4	4
อายุของยางหล่อดอก (กม.) ^๑	30,000	30,000
ชนิดน้ำมันเชื้อเพลิง ^๑	ดีเซล	ดีเซล
ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (บาท/ลิตร) ^๑	8.67	8.67
จำนวนน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ที่ความเร็ว 20 กม./ชม. (ลิตร/กม.) ^๑	0.29	0.23
ราคาน้ำมันเครื่อง (บาท/ลิตร) ^๑	31.00	31.00
จำนวนน้ำมันเครื่องที่ใช้ (ลิตร) ^๑	19.00	11.00
ระยะทางที่เปลี่ยน/เติมน้ำมันเครื่อง (กม.) ^๑	10,000	10,000
ราคาน้ำมันเกียร์/น้ำมันเฟือง (บาท/ลิตร) ^๑	32.00	32.00
จำนวนน้ำมันเกียร์ที่ใช้ (ลิตร) ^๑	5.00	5.00
ระยะทางที่เปลี่ยน/เติมน้ำมันเกียร์ (กม.) ^๑	50,000	50,000
ราคาน้ำมันเบรก (บาท/ลิตร) ^๑	105.00	105.00
จำนวนน้ำมันเบรก (ลิตร) ^๑	1.00	1.00
ระยะทางที่เปลี่ยน/เติมน้ำมันเบรก (กม.) ^๑	50,000	50,000
ค่าอะไหล่ (บาท) ^๑	3,800	3,000
ระยะทางที่เปลี่ยนอะไหล่ (กม.) ^๑	10,000	10,000
จำนวนพนักงานซ่อมรถ (คน) ^๑	8	8
ค่าจ้างพนักงานซ่อมรถ (บาท/คน/เดือน) ^๑	5,500	5,500
ระยะทางที่รถให้บริการในวันจันทร์-ศุกร์ (กม./คัน/ปี) ^๑	59,454	44,164

ที่มา : 1. Feasibility Study on the Second Stage Expressway System in the Greater Bangkok

2. ประมาณโดยผู้ศึกษา
3. บริษัทวิทยุโลภบริการ จำกัด (สัมภาษณวันที่ 15 มีนาคม 2540)
- 4.ขนส่งจังหวัดพิษณุโลก
5. ตารางความถี่ในการให้บริการของบริษัทวิทยุโลภบริการ จำกัด

ตารางที่ 5.11 การประมาณค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งโดยรถโดยสารประจำทาง

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งโดยรถโดยสารประจำทาง		
1. ค่าใช้จ่ายคงที่ (ค่าใช้จ่ายในสำนักงาน)	รถโดยสารปรับอากาศและรถโดยสารธรรมดา (บาท/วัน)	
ค่าเช่าสำนักงาน	658	
ค่าบริหาร	658	
ค่าจ้างพนักงานในสำนักงาน	1,052	
ค่าจ้างนายตรวจ	2,025	
ค่าจ้างนายท่า	789	
ค่าจ้างพนักงานขับรถ	20,252	
ค่าจ้างพนักงานเก็บสตางค์	12,888	
ค่าน้ำ	39	
ค่าไฟ	164	
ค่าโทรศัพท์	49	
ค่าเช่าวิทยุ	230	
ค่าสัมปทาน	395	
ค่าภาษี	433	
ค่าประกันภัย	957	
ค่าดอกเบี้ย	12,275	
ค่าเสื่อมราคา	25,315	
รวมค่าใช้จ่ายในสำนักงาน	78,468	
รวมค่าใช้จ่ายในสำนักงาน	1,121	
2. ค่าใช้จ่ายผันแปร (ค่าใช้จ่ายขึ้นกับชนิดของรถและปริมาณการใช้รถ)	รถโดยสารปรับอากาศ (บาท/กม.)	รถโดยสารธรรมดา (บาท/กม.)
ค่ายาง	0.17	0.16
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	2.51	2.00
ค่าน้ำมันเครื่อง	0.06	0.03
ค่าน้ำมันเกียร์/น้ำมันเฟืองท้าย	0.003	0.003
ค่าน้ำมันเบรก	0.002	0.002
ค่าซ่อมบำรุง	0.66	0.60
รวมค่าใช้จ่ายในการใช้รถ	3.39	2.80

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.12 ผลประกอบการของการให้บริการ
ระบบรถโดยสารประจำทาง

หมายเลข สาย	ค่าโดยสารโดยเฉลี่ย (บาท/วัน)	ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ย (บาท/วัน)	กำไรโดยเฉลี่ย (บาท/วัน)
ปอ.1	21,129	9,705	11,424
1	11,200	12,606	-1,406
3	8,732	9,805	-1,072
4	1,723	5,512	-3,789
5	2,792	7,440	-4,647
7	8,188	8,125	63
8	4,556	7,190	-2,634
9	4,269	4,828	-559
ปอ.10	17,567	10,466	7,102
ปอ.11	16,066	11,795	4,271
ปอ.12	19,502	12,001	6,681
12	10,263	11,083	-820
ปอ.13	12,647	9,695	2,952
รวม	188,634	118,936	18,384

หมายเหตุ พิจารณาเฉพาะวันจันทร์-ศุกร์

ค่าใช้จ่ายในการใช้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ = 3.39 บาท/กม.

ค่าใช้จ่ายในการใช้รถโดยสารประจำทางธรรมดา = 2.80 บาท/กม.

ค่าใช้จ่ายคงที่ = 1,121 บาท/วัน/คัน

5.4.1 การขาดความสะดวกรสบายในการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง

ถึงแม้ว่าระดับการให้บริการของรถโดยสารประจำทางในเมืองพิษณุโลก จัดว่าอยู่ในระดับที่ดี แต่การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางก็ไม่ได้ได้รับความสะดวกรสบายเท่ารถส่วนตัว ซึ่งยังทำให้เกิดสถานภาพทางสังคมอีกด้วย

5.4.2 ปัญหาด้านพนักงาน

พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารขาดความรับผิดชอบต่อนหน้าที่ ทำให้บางครั้งรถโดยสารต้องจอดทิ้งไว้ ส่วนพนักงานในสำนักงาน พนักงานซ่อมเครื่องยนต์ นายตรวจและนายท่ามีความรับผิดชอบหน้าที่ดี ซึ่งคุณภาพของพนักงานเหล่านี้จะส่งผลต่อบริษัทมาก เช่น ปัญหาด้านระเบียบวินัย การตรงต่อเวลาในการทำงานและการวิ่งรถ และมารยาทของพนักงาน ทางบริษัทได้พยายามหาวิธีในการที่ยกระดับคุณภาพของพนักงาน

5.4.3 ปัญหากรณีผิดกฎหมายวิ่งทับเส้นทาง

ในช่วงเวลาปกติได้มีรถจากหมู่บ้าน อาจเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ที่เดินทางมาทำงาน หรือทำธุระในเมืองเป็นประจำ ได้ขับมารับบุคคลอื่นในหมู่บ้านหรือตามรายทางมาส่งในเมืองและตอนเย็นก็รับไปส่งถึงที่บ้าน โดยมีการเก็บค่าโดยสารซึ่งเป็นการแย่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทาง ในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากมีการจราจรติดขัดทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถที่จะให้บริการรถโดยสารประจำทางโดยรักษาความถี่เดิมไว้ได้ ดังนั้นจึงไม่สามารถรับนักเรียน/นักศึกษาได้ทั้งหมด ประกอบกับมีรถสองแถวซึ่งไม่ได้รับสัมปทานเส้นทางนั้น ได้เข้ามาให้บริการทับเส้นทางที่ไม่ได้รับสัมปทานในช่วงเวลาดังกล่าว ทำให้นักเรียน/นักศึกษาหันมาใช้บริการรถสองแถว ในระยะยาวอาจทำให้กิจการเดินรถโดยสารประจำทางไม่สามารถให้ดำเนินการต่อไปได้

5.4.4 ปัญหาเรื่องความปลอดภัย

ในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากจำนวนรถโดยสารไม่เพียงพอต่อการให้บริการ ทำให้ผู้โดยสารพยายามที่จะเบียดขึ้นรถและมีบางส่วนที่ต้องโหนอยู่ที่ประตูสำหรับรถโดยสารประจำทางธรรมดา และรถโดยสารจอดไม่ตรงตามป้าย จึงอาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ดังนั้นจึงต้องมีการควบคุมระเบียบวินัยของรถโดยสารประจำทาง

5.4.5 แหล่งเงินทุน

กิจการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก ไม่มีปัญหาในด้านแหล่งเงินทุน เนื่องจากผู้ประกอบการมีผลประกอบการที่กำไร รวมทั้งยังมีทรัพย์สินเป็นหลักประกันอย่างดี อันได้แก่ อสังหาริมทรัพย์และรถโดยสารประจำทางทำให้อาคารยอนดีที่จะให้กู้ ดังนั้นผู้ประกอบการจึงสามารถที่จะจัดหารถที่มีคุณภาพดีกว่าเดิมมาให้บริการได้ โดยนำรถโดยสารปรับอากาศมาให้บริการแทนรถโดยสารธรรมดาที่ทรุดโทรมมากเกินไป