

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

การวิจัยการศึกษาด้านบริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทาง สงขลา-หาดใหญ่ (A Study of Public Transport Services along Songkhla-Hat Yai Corridor) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินการและบริการขนส่งสาธารณะที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ความพอใจของผู้ใช้บริการ รายได้และค่าใช้จ่ายของผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะแต่ละประเภท อันจะนำไปสู่ข้อเสนอแนะในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

6.1 สรุปผลการวิจัย

แบ่งเป็น 2 ส่วนดังนี้

1. สรุปลักษณะการดำเนินการและบริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่
2. สรุปปัญหาทั่วไปของระบบขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่

6.2 สรุปลักษณะการดำเนินการและบริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่

การให้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกรถเป็น 4 ประเภทคือ รถบัสประจำทาง รถตู้ปรับอากาศประจำทาง รถสองแถวประจำทาง และรถแท็กซี่ มีรายละเอียดดังแสดงในตาราง 6.1

6.3 สรุปปัญหาทั่วไปของระบบขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่

ปัญหาต่างๆ เหล่านี้เป็นปัญหาทั่วไปที่สามารถรวบรวมได้จากการสัมภาษณ์ และการสังเกตระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในปัจจุบัน

6.3.1 รถบัสประจำทาง

ในอดีตปัญหาที่สำคัญสำหรับผู้ให้บริการคือ การวิ่งรถแข่งกันเพื่อที่ทำเวลาให้ได้ตามเวลาที่นายคิกกำหนด จึงทำให้เกิดการขับขีรถที่หวาดเสียว และนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ แต่ในปัจจุบันปัญหาดังกล่าวได้รับการแก้ไขแล้วเสร็จ สำหรับปัญหาในปัจจุบันที่เห็นได้ชัดเจนคือ ในช่วง

ตาราง 6.1 สรุปลักษณะการดำเนินการและบริการและขั้นตอนการขนส่งทางสงขลา-หาดใหญ่.

ประเภทรถ	เส้นทางให้บริการ	รูปแบบการให้บริการ	ตารางเวลาการเดินทาง	อัตราค่าโดยสาร	ความเร็วเฉลี่ย
รถตู้ประจำทาง	ลักษณะเส้นทางให้บริการเป็นเส้นทางระหว่างเมือง (Inter City Route)	เป็นการขนส่งแบบทั่วไป (Conventional Transit Operation) คือมีเส้นทางให้บริการแบบประจำ (Fixed Space) และมีตารางเวลาการให้บริการที่กำหนดไว้แน่นอน (Fixed Time)	ในช่วงเวลา 06.00-19.30 น. ของวันจันทร์ถึงวันอาทิตย์ เป็นช่วงเวลาที่รถบัสประจำทางมีการเข้าคิวและปล่อยรถออกจากต้นทาง/ปลายทาง โดยมีนายคิวทำหน้าที่ปล่อยรถ ซึ่งรถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช จัดความถี่ในการปล่อยรถออกจากต้นทาง/ปลายทางประมาณ 7-10 นาที ส่วนรถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ จัดความถี่ในการปล่อยรถออกจากต้นทาง/ปลายทางประมาณ 40 นาที/คัน	ขึ้นกับระยะทาง โดยมีอัตราค่าโดยสาร 4-14 บาท	28-40 กม./ชม.
รถตู้ปรับอากาศประจำทาง	ลักษณะเส้นทางให้บริการเป็นเส้นทางระหว่างเมือง (Inter City Route)	เป็นแบบพาราทรานซิท (Paratransit) คือให้บริการในเส้นทางประจำ (Fixed Space) และมีตารางเวลา	ในช่วงเวลา 06.00-19.30 น. ของวันจันทร์ถึงวันอาทิตย์ เป็นช่วงเวลาที่รถตู้ปรับอากาศประจำทางมีการเข้าคิวและปล่อยรถออกจากต้นทาง/ปลายทาง	เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช เก็บค่าโดยสาร 18 บาท ตลอดสาย ส่วน	28-48 กม./ชม.

ประเภทรถ	เส้นทางให้บริการ	รูปแบบการให้บริการ	ตารางเวลาการเดินรถ	อัตราค่าโดยสาร	ความเร็วเฉลี่ย
รถสองแถวประจำทาง	ลักษณะเส้นทางให้บริการเป็นเส้นทางระหว่างเมือง (Inter City Route)	การให้บริการที่ปรับเปลี่ยนได้ (Variable Time)	ทาง โดยมีนายคิวทำหน้าที่ปล่อยรถ ซึ่งรถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช จัดความถี่ในการปล่อยรถออกจากต้นทาง/ปลายทางประมาณ 7-10 นาที สำหรับเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ จัดความถี่ในการปล่อยรถออกจากต้นทาง/ปลายทางประมาณ 20 นาที/คัน	เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ เก็บค่าโดยสาร 20 บาทตลอดสาย	
	รถสองแถวประจำทาง	เป็นการขนส่งแบบทั่วไป (Conventional Transit Operation) คือมีเส้นทาง การให้บริการแบบประจำ (Fixed Space) และมีตารางเวลาการให้บริการที่กำหนดไว้แน่นอน (Fixed Time)	ในช่วงเวลา 06.00-19.30 น. ของวันจันทร์ถึงวันอาทิตย์ เป็นช่วงเวลาที่ยืดสองแถวประจำทางมีการเข้าคิวและปล่อยรถออกจากต้นทาง/ปลายทาง โดยมีนายคิวทำหน้าที่ปล่อยรถ จัดความถี่ในการปล่อยรถออกจากต้นทาง/ปลายทางประมาณ 7 นาที/คัน	ขึ้นกับระยะทาง โดยมีอัตราค่าโดยสาร 4-14 บาท	31-44 กม./ชม.

ประเภทรถ	เส้นทางให้บริการ	รูปแบบการให้บริการ	ตารางเวลาการเดินรถ	อัตราค่าโดยสาร	ความเร็วเฉลี่ย
รถแท็กซี่	ลักษณะเส้นทางให้บริการเป็นการเป็นเส้นทางระหว่างเมือง (Inter City Route)	เป็นแบบพาราทรานสิท (Paratransit) คือการให้บริการที่ไม่มีกำหนดเส้นทางและตารางเวลา สามารถเปลี่ยนแปลงได้ (Variable Space and Variable Time) ตามความต้องการของผู้ใช้บริการ	รถแท็กซี่มีการเข้าคิวรถในช่วงเวลา 06.00-24.00 น. ของวันจันทร์ถึงวันอาทิตย์ และมีนายคิวทำหน้าที่ปล่อยรถออกจากต้นทาง/ปลายทาง เมื่อมีผู้โดยสารเต็มคันรถหรือมีการจ้างเหมารถแท็กซี่ซึ่งสามารถออกจากรถคันทางได้ และเมื่อส่งผู้โดยสารไปยังปลายทางที่ผู้โดยสารต้องการแล้ว ก็จะกลับไปเข้าคิวยังปลายทาง	มีอัตราค่าโดยสาร 25 บาท ตลอดสาย ทั้งกลางวันและกลางคืน และหากมีการจ้างเหมาคิดค่าโดยสาร 150 บาทต่อคัน	44-59 กม./ชม.

โมงเร่งด่วนในตอนเช้าและในตอนเย็นมีจำนวนรถที่ให้บริการไม่เพียงพอ ทำให้ผู้โดยสารที่เร่งรีบไปทำงานในช่วงเวลาดังกล่าวต้องห้อยโหนรถ ซึ่งอาจเกิดอันตรายขึ้นได้และในวันอาทิตย์ปริมาณรถที่ให้บริการมีจำนวนน้อย ทำให้ผู้ให้บริการต้องใช้เวลาในการคอยรถนาน

นอกจากนี้ยังคงมีปัญหาค่าเพิ่มขึ้นของน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งอาจส่งผลให้รายได้ของผู้ให้บริการลดน้อยลง และส่งผลให้มีการเพิ่มอัตราค่าโดยสาร เป็นต้น

6.3.2 รถคู่ปรับอากาศ

ปัญหาที่สำคัญในปัจจุบันสำหรับการให้บริการรถคู่ปรับอากาศ คือ การรอผู้โดยสารในจุดที่มีผู้ให้บริการจำนวนมาก เช่น บริเวณหอนาฬิกาหาคาใหญ่ หากช่วงเวลาที่ให้บริการนั้นมีจำนวนผู้โดยสารไม่เต็มคันรถผู้ให้บริการจะขับรถวนไปวนมาเพื่อที่จะรับผู้โดยสารที่จุดดังกล่าวอีกครั้งหนึ่ง หรือบางครั้งจะรองจนกว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารขึ้นเต็มคันรถ ทำให้ผู้โดยสารที่ใช้บริการในขณะนั้นต้องใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การขาดความน่าเชื่อถือของการให้บริการเนื่องมาจากลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการในเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีสภาพที่เก่า และทรุดโทรมมาก ซึ่งทำให้ผู้ให้บริการไม่มั่นใจในความปลอดภัยขณะเดินทาง

นอกจากนี้ยังคงมีปัญหาค่าเพิ่มขึ้นของน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งอาจส่งผลให้จำนวนรถที่ให้บริการมีจำนวนที่น้อยลง และอาจส่งผลให้รายได้ของผู้ให้บริการลดน้อยลง ทำให้มีการเพิ่มอัตราค่าโดยสารขึ้น เป็นต้น

6.3.3 รถสองแถวประจำทาง

ปัญหาที่สำคัญในปัจจุบันสำหรับการให้บริการรถสองแถวประจำทาง คือ ในช่วงโมงเร่งด่วนทั้งในตอนเช้าและตอนเย็น จำนวนรถที่ให้บริการในช่วงเวลาดังกล่าว มีจำนวนรถไม่เพียงพอ ทำให้มีผู้โดยสารต้องห้อยโหนรถอยู่บริเวณทางขึ้นลงหลังรถ อันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ และสภาพของรถสองแถวเช่นหลังคารถมีลักษณะต่ำ ทำให้ผู้โดยสารต้องนั่งไม่สบาย และหากมีจำนวนผู้โดยสารจำนวนมาก ผู้ให้บริการจะจัดแถวที่นั่งซึ่งมีลักษณะเป็นม้านั่งยาวไว้ตรงกลาง ซึ่งทำให้การขึ้นลงรถของผู้โดยสารไม่สะดวกมากขึ้น

นอกจากนี้ยังคงมีปัญหาค่าเพิ่มขึ้นของน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งอาจมีผลให้รายได้ของผู้ให้บริการลดน้อยลง และส่งผลให้จำนวนรถสองแถวประจำทางที่ให้บริการมีจำนวนลดน้อยลง หรือมีการเพิ่มอัตราค่าโดยสาร เป็นต้น

6.3.4 รถแท็กซี่

ปัญหาที่สำคัญในปัจจุบันสำหรับการให้บริการรถแท็กซี่ คือ ในช่วงเวลาประมาณ 20.30 -22.00 น. จำนวนรถแท็กซี่ที่ให้บริการในช่วงเวลาดังกล่าวมีจำนวนน้อย ทำให้มีผู้โดยสารจำนวนมากต้องรอรถที่นาน ส่วนใหญ่ปัญหาที่เกิดขึ้นจะอยู่ที่คิวแท็กซี่หาคาใหญ่ ทั้งนี้ผู้โดยสารจะต้องรอ

รถแท็กซี่ที่มาจากสงขลาเพื่อที่จะมาส่งผู้โดยสารที่หาดใหญ่ ทำให้การบริการของรถแท็กซี่ไม่มีความเป็นระบบ และก่อให้เกิดความไม่แน่นอนของการให้บริการ

6.4 ข้อเสนอแนะในการพัฒนาปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา - หาดใหญ่

จากผลการวิจัยข้อมูลผู้ใช้บริการซึ่งนำไปสู่แนวทางการพัฒนาที่ช่วยให้ทราบว่ารถขนส่งสาธารณะแต่ละประเภทและแต่ละเส้นทางนั้น ควรพัฒนาในด้านใดก่อนเป็นอันดับแรก ซึ่งสามารถแสดงแนวทางการพัฒนาและรายละเอียดต่างๆ ดังตาราง 6.2

สำหรับข้อมูลการวิจัยเมื่อพิจารณาจากลักษณะการให้บริการที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และข้อมูลของผู้ให้บริการ สามารถแสดงข้อเสนอแนะและรายละเอียดต่างๆ ดังตาราง 6.3

6.5 ข้อเสนอแนะด้านการวิจัย

เป็นข้อเสนอแนะเพื่อใช้ในการทำวิจัยต่อไปในอนาคต โดยมีข้อเสนอแนะต่างๆ ดังนี้

6.5.1 จากการดำเนินการวิจัยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ และมีการนำทฤษฎีการประมาณค่ามาใช้หาจำนวนกลุ่มตัวอย่าง กำหนดให้ช่วงค่าเฉลี่ยของประชากร $Z_{\alpha/2} \sigma_{\bar{X}}$ มีค่า 0.10 เท่าของค่าเฉลี่ยตัวอย่าง เนื่องจากพิจารณาตามความเหมาะสมของระยะเวลา และงบประมาณการวิจัย สำหรับการวิจัยต่อไปควรลดค่า $Z_{\alpha/2} \sigma_{\bar{X}}$ ให้มีค่าน้อยลงเพื่อให้ช่วงค่าเฉลี่ยประชากรแคบลง และมีผลให้ค่าเฉลี่ยที่ได้มีช่วงความคลาดเคลื่อนน้อยลง

6.5.2 การวัดค่าการให้ความพอใจและความคาดหวังนั้นเป็นส่วนสำคัญ ฉะนั้นจึงควรมีความเข้าใจตรงกันว่าแต่ละคำตอบของผู้ใช้บริการมีคำตอบอยู่ในระดับใด เพื่อให้ข้อมูลใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด

6.5.3 เวลาที่ทำการสัมภาษณ์หากผู้สัมภาษณ์มุ่งเน้นสัมภาษณ์ในช่วงเช้าและเย็น ข้อมูลวัตถุประสงค์ที่ได้ส่วนใหญ่อาจเป็นการเดินทางที่มีบ้านเป็นต้นทาง/ปลายทาง แต่หากเก็บข้อมูลในช่วงกลางวันข้อมูลวัตถุประสงค์การเดินทางที่ได้ อาจไม่มีบ้านเป็นต้นทาง/ปลายทาง ดังนั้นการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ควรเก็บให้มีการกระจายตลอดทั้งวัน และการที่เข้าไปสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการนั้น ควรดูความเหมาะสมของผู้ให้สัมภาษณ์ด้วย เช่นอารมณ์ ลักษณะท่าทาง ว่าจะความร่วมมือในการให้ข้อมูลที่ถูกต้องตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด

6.5.4 การเลือกสถานที่สัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้เลือกสถานที่ที่สะดวกต่อการสัมภาษณ์และมีผู้ใช้บริการจำนวนมาก อาจส่งผลให้ผลการวิจัยคลาดเคลื่อนได้เนื่องจากอาจมีกลุ่มผู้ใช้บริการบางกลุ่มที่

อยู่ห่างไกลการให้บริการของรถ แต่ก็มีการใช้บริการเช่นกัน ซึ่งทำให้ค่าความพอใจในการใช้บริการลดน้อยลงได้ ดังนั้นในการเลือกสถานที่สัมภาษณ์ผู้โดยสารความกำหนดให้มีการกระจายตลอดพื้นที่การให้บริการทั้งหมด

ตาราง 6.2 แนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะแต่ละประเภท (พิจารณาจากข้อมูลผู้ใช้บริการ)

ประเภทรถ	ประเด็นที่ต้องปรับปรุง	รายละเอียด
<p>1. รถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนาภิเษก</p>	<p>1.1 ลักษณะและสภาพรถที่ใช้บริการ (ความหนาแน่นของผู้โดยสาร)</p> <p>1.2 ความปลอดภัย</p>	<p>-จัดจำนวนที่นั่งให้มีความเหมาะสมกับความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่นที่นั่ง ควรจัดไว้ให้นั่งแถวละ 2 คน</p> <p>-ปรับความถี่การให้บริการหรือเพิ่มจำนวนรถเพื่อลดความแออัดของผู้โดยสารเช่นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเช้าและตอนเย็นเช่น เวลา 07.00 - 08.00 น. และ 17.00-18.00 น. ปรับความถี่ในการปล่อยรถ เป็น 4-5 นาที/คัน จากการสอบถามผู้ให้บริการและนายคิวทำหน้าที่ปล่อยรถพบว่าเป็นเวลาที่เหมาะสม หากปล่อยรถน้อยกว่านี้ ก็จะทำให้ผู้ใช้บริการแข่งขันกันแย่งรับผู้โดยสาร</p> <p>-จัดอบรมพนักงานขับรถให้ขับอย่างปลอดภัย</p> <p>-เคร่งครัดการขับขีของพนักงานขับรถ เช่นประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารและผู้ช่วยผู้โดยสารคอยพยานพยานบนท้องถนน แจ้งหมายเลขรถหรือผู้ขับขี่รถประมาทมายังหน่วยงานที่รับผิดชอบ พร้อมทั้งมีมาตรการลงโทษ</p> <p>- ควรจัดให้มีเข็มขัดนิรภัยไว้บนรถ</p> <p>- ตรวจสอบสภาพรถก่อนจะมาให้บริการรับส่งผู้โดยสาร</p>

ประเภททอด	ประเด็นที่ต้องปรับปรุง	รายละเอียด
<p>2. รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช</p>	<p>2.1 ความสะอาดภายในการให้บริการ</p> <p>2.2 ความหนาแน่นของผู้โดยสาร</p>	<p>-ปรับปรุงสภาพรถให้มีความสะอาดสบาย เช่น ที่นั่งและทางขึ้นลงรถ เป็นต้น</p> <p>-ติดตั้งป้ายและที่พนักผู้โดยสารในที่สามารถก้ำบังแดดและฝนได้ และมีที่นั่งพักรอใช้บริการ เช่น คิวรถระโนด และสามารถแยกคอกหงส์</p> <p>-รับผู้โดยสารแถวละ 3 คน เพื่อให้มีการนั่งแออัดและเบียดเสียดตลอดเส้นทาง ซึ่งจะส่งผลให้การขึ้นลงรถไม่สะดวก และมีอากาศหายใจน้อยลง</p>
<p>3. รถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช</p>	<p>3.1 มารยาทในการให้บริการ</p> <p>3.2 ความสะอาดในการให้บริการ(ป้ายและที่พนัก)</p>	<p>- จัดอบรมพนักงานขับรถให้มีความสุภาพทั้งในการขับขี่ การเก็บค่าโดยสาร หรือการให้บริการต่างๆ</p> <p>-เคร่งครัดมารยาทของผู้ให้บริการ เช่น ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารแจ้งหมายเลขรถ หรือผู้ให้บริการที่ไม่สุภาพมายังหน่วยงานที่รับผิดชอบ และมีมาตรการที่ลงโทษ</p> <p>-ติดตั้งป้ายและที่พนักผู้โดยสารในที่ที่ปลอดภัย และมีที่ก้ำบังแดดและฝน เช่น หน้าสวนสาธารณะ น้ำน้อย และควนหิน</p>
<p>4. รถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์</p>	<p>4.1 มารยาทของพนักงานขับรถ</p>	<p>- จัดอบรมพนักงานขับรถให้มีความสุภาพในการขับขี่</p> <p>-เคร่งครัดการขับขี่ของพนักงานขับรถ เช่น ประชาสัมพันธ์ให้ผู้</p>

ประเภทรถ	ประเด็นที่ต้องปรับปรุง	รายละเอียด
	<p>4.2 ความสะดวกสบายในการใช้บริการ</p>	<p>โดยสารแจ้งหมายเลขรถหรือผู้ขับขี่ประมาณยี่สิบหน่วยงานที่รับผิดชอบ และมีการตั้งมาตรการที่ลงโทษ</p> <ul style="list-style-type: none"> - คิดตั้งสัญญากรณีในตำแหน่งที่ผู้ใช้บริการสามารถกดได้ และพร้อมจะอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ - คิดตั้งป้ายและที่พักรถโดยสารในที่สามารถกักบังแดดและฝนได้ และมีที่นั่งพักรถให้บริการ - ปรับปรุงสภาพรถให้มีความสะอาดสบาย เช่นที่นั่งและทางขึ้นลง เป็นต้น
<p>5 รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์</p>	<p>5.1 ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ (ความหนาแน่นของผู้โดยสาร)</p> <p>5.2 เวลาที่ใช้ในการเดินทาง</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ควรรับผู้โดยสารให้เหมาะสมกับจำนวนที่นั่งที่จัดไว้ในรถเพื่อไม่ให้มีการนั่งที่แออัด เบียดเสียดกันตลอดเส้นทาง โดยจัดให้นั่งแถวละ 3 คน - เครื่องปรับอากาศมีหน้าที่ในการปล่อยรถหรืออนุญาตให้ปฏิบัติตามข้อกำหนด - เครื่องปรับอากาศให้บริการของผู้ขับขี่โดยไม่ควรรองผู้โดยสาร ในแต่ละจุดส่งผู้โดยสาร นานเกินไป หรือรองจนผู้โดยสารเต็มคันรถ เช่น บริเวณหอนาฬิกาหาคาใหญ่ เป็นต้น

ประเภท	ประเด็นที่ต้องปรับปรุง	รายละเอียด
6. รถแท็กซี่	ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ	<ul style="list-style-type: none"> - เปลี่ยนแปลงสภาพรถที่เก่าให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน - เครื่องยนต์ผู้ขับขี่ให้มีการตรวจความพร้อมทั้งตัวรถ และเครื่องยนต์ ก่อนที่จะให้บริการกับผู้โดยสาร - ควรรับผู้โดยสารให้เหมาะกับสภาพรถ ไม่ให้มีการอัดแน่นเกินไป ทำให้ไม่สะดวกต่อการนั่งรถ และขึ้นลงรถ เช่น รับผู้โดยสาร 4 คน ต่อคัน

ตาราง 6.3 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ (พิจารณาจากลักษณะการให้บริการที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และข้อมูลของผู้ให้บริการ)

ประเภทรถ	ข้อควรปรับปรุง	รายละเอียด
1. รถบัสประจำทาง	<p>1.1 เพิ่มความปลอดภัยและปรับปรุงสภาพรถ</p> <p>1.2 ตารางเวลาการเดินทาง</p>	<p>-การให้บริการในช่วงโมงเร่งด่วนพบว่า มีผู้โดยสารห้อยโหนซึ่งอาจเกิดอันตรายได้ จึงควรกำหนดปรับความถี่ในการปล่อยรถเป็น 4-5 นาที/ต้น จากการสอบถามผู้ให้บริการและนายวิชาทำหน้าทีปล่อยรถพบว่าเป็นเวลาที่เหมาะสม หากปล่อยรถน้อยกว่านี้ ก็จะทำให้ผู้ใช้บริการแข่งขันกันแย่งรับผู้โดยสาร</p> <p>-ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยไว้บนรถ</p> <p>-ควรมีมาตรการควบคุมลมภาวะที่เกิดจากรถบัสประจำทาง เช่น มลภาวะทางอากาศอื่นเกิดจากควันดำของท่อไอเสียของรถ หรือ มลภาวะทางเสียงอันเกิดจากเสียงดังของเครื่องยนต์</p> <p>-ช่วงเวลาการเข้าคิวในปัจจุบันพบว่าในวันอาทิตย์ มีจำนวนรถที่ให้บริการในวันนั้นน้อย ทำให้ผู้ใช้บริการที่เดินทางไปพักผ่อนหรือไปซื้อของ ต้องคอยรถเป็นเวลานาน ดังนั้นควรกำหนดตารางเวลาการเดินทางในวันอาทิตย์ เช่น จัดความถี่ในการปล่อยรถให้เป็นไปตามข้อกำหนดคนในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และ ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการได้รับทราบ</p>

ประเภท	ข้อควรปรับปรุง	รายละเอียด
2. รถตู้ปรับอากาศ	<p>2.1 ลดเวลาที่ใช้ในการเดินทาง</p> <p>2.2 ปรับปรุงลักษณะสภาพ</p>	<p>-การให้บริการของรถตู้ปรับอากาศ ถ้ามีจำนวนผู้ใช้บริการขึ้นไม่เต็มคันรถ ผู้ให้บริการจะขยับรถไปวนมา เพื่อที่จะรับผู้โดยสารให้เต็มคันรถ โดยไม่คำนึงถึงผู้ใช้บริการจำนวนหนึ่งที่ขึ้นอยู่ก่อนแล้ว เพื่อให้การดำเนินการของระบบขนส่งสาธารณะเป็นไปอย่างมีระบบ จึงควรกำหนดตารางเวลาการเดินทางและกำหนดถึงเวลาที่ใช้ในการเดินทาง</p> <p>-ควรมีมาตรการควบคุมสถานะที่เกิดจากรถ เช่นมลภาวะทางอากาศอันเกิดจากควันดำของท่อไอเสียของรถ หรือมลภาวะทางเสียงอันเกิดจากเสียงดังของเครื่องยนต์</p>
3. รถสองแถวประจำทาง	3.1 เพิ่มความปลอดภัย	<p>-การให้บริการในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนพบว่า มีผู้โดยสารห้อยโหนอยู่บริเวณทางขึ้นลงหลังรถสองแถวประจำทาง อันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เพื่อเป็นการป้องกันควรรจัดทำทางขึ้นลงรถสองแถวประจำทางให้มีเพียงบันไดทางขึ้นลงในช่วงที่แคบลง เพื่อให้บริเวณทำรถเป็นที่ขึ้นของผู้โดยสาร โดยบันไดจะต้องมีความแข็งแรงสามารถรับน้ำหนักของคนขึ้นลงได้ และจะต้องเข้มงวด</p>

ประเภทรถ	ข้อควรปรับปรุง	รายละเอียด
	3.2 ปรับปรุงลักษณะสภาพรถ	<p>ในการกวาดขุ่นไม่ให้มีผู้โดยสารห้อยโหน โดยเจ้าหน้าที่ขนส่งและตำรวจ</p> <p>-รถสองแถวประจำทางที่ให้บริการ มีลักษณะเป็นรถกระบะมีหลังคาต่ำ ทำให้ผู้โดยสารติดอึดและนั่งไม่สบาย ในกรณีที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก ผู้ให้บริการจะจัดที่นั่งไว้ตรงกลางรถระหว่างแถวที่นั่งทั้งสอง ทำให้มีการขึ้นลงรถไม่สะดวก ดังนั้นในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ จึงควรจัดให้มีลักษณะรถที่เป็นรถกระบะหลังคาสูง มาให้บริการรับส่ง</p>
4. รถแท็กซี่	4.1 เพิ่มจำนวนรถ	<p>-ช่วงเวลาการเข้าคิวของรถแท็กซี่ในปัจจุบันพบว่าในช่วงเวลา 20.30-22.00 น. รถแท็กซี่ที่รอเข้าคิวในช่วงเวลาดังกล่าว มีจำนวนรถที่ให้บริการน้อย และเมื่อมีผู้ใช้บริการจำนวนมาก รถแท็กซี่ที่ให้บริการมีไม่เพียงพอ ทำให้ผู้โดยสารต้องใช้เวลาในการรอคอยรถแท็กซี่ที่มาจากสองขงเวลาเพื่อมาส่งผู้โดยสารที่หาได้ใหญ่ ดังนั้นจึงควรสร้างแรงจูงใจให้แก่ผู้ใช้บริการมาเข้าคิวในช่วงเวลาดังกล่าว โดยต้องเพิ่มราคาค่าโดยสารให้มากขึ้น เช่น อัตราค่าโดยสารกำหนดเป็น 30 บาทต่อคน</p>

ประเภท	ข้อควรปรับปรุง	รายละเอียด
	4.2 ปรับปรุงลักษณะและสภาพรถ	<p>- เนื่องจากรถแท็กซี่ให้บริการมีสภาพรถที่เก่า จึงควรมีมาตรการควบคุมสถานะที่เกิดจากรถ เช่น มลภาวะทางอากาศ อันเกิดจากควันดำของท่อไอเสียของรถ หรือมลภาวะทางเสียงอันเกิดจากเสียงดังของเครื่องยนต์</p>