บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์และอภิปรายผล

ในบทนี้จะกล่าวถึงข้อมูลของผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ ในส่วนของข้อมูลผู้ใช้บริการนั้นประกอบด้วย ข้อมูลการเดินทาง ข้อมูลความพอใจและความคาดหวัง ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้บริการ สำหรับข้อมูลของผู้ให้บริการ ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายและรายได้ของผู้ให้บริการ อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อเงินลงทุน

5.1 ข้อมูลของผู้ใช้บริการ

ข้อมูลของผู้ใช้บริการประกอบด้วย

5.1.1 ข้อมูลทั่วไป และข้อมูลการเดินทาง

5.1.2 ข้อมูลความพอใจและความคาดหวัง

5.1.3 ข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการ

5.2 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลการเดินทาง

จากแบบสัมภาษณ์ในส่วนที่ 1 และ 2 สามารถแสดงลักษณะของผู้ใช้บริการได้ ดังนี้

5.2.1 ลักษณะของผู้ใช้บริการจำแนกตามเพศ

จากตาราง 5.1 พบว่า ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง โดยผู้ใช้บริการรถสองแถวประจำทางเป็นเพศหญิงมากที่สุด คือร้อยละ 65.6

5.2.2 ลักษณะของผู้ใช้บริการจำแนกตามอายุ

จากตาราง 5.2 พบว่า ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ ส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ย 16-20 ปี และมีผู้ใช้บริการที่มีอายุเฉลี่ย 21-25 ปี ใช้บริการรถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช และรถสองแถวประจำทาง

5.2.3 ลักษณะของผู้ใช้บริการจำแนกตามระดับการศึกษา

จากตาราง 5.3 พบว่า ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ โดยส่วนใหญ่กำลังศึกษาในระดับปริญญาตรี ส่วนผู้ใช้บริการที่มีการศึกษาในระดับอาชีวศึกษานั้นใช้

ตาราง 5.1 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามเพศ

เพศ	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รถแท็กซี่		รวม	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
ชาย	68	45.3	56	37.3	43	34.4	48	48	61	46.9	49	40.8	325	41.9
หญิง	82	54.7	94	62.7	82	65.6	52	52	69	53.1	71	59.2	450	58.1
รวม	150	100	150	100	125	100	100	100	130	100	120	100	775	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.2 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามอายุ

อายุ (ปี)	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รถแท็กซี่		รวม	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
ต่ำกว่า 10	1	0.7	1	0.7	2	1.6	0	0	1	0.8	3	2.5	8	1.0
10 – 15	9	6	5	3.3	11	8.8	4	4	14	10.8	0	0	43	5.5
16 – 20	56	37.4	77	51.3	65	52	45	45	40	30.8	30	25	313	40.4
21 – 25	71	47.3	42	28	26	20.8	26	26	29	22.3	28	23.3	222	28.6
26 – 30	8	5.3	15	10	12	9.6	7	7	27	20.8	17	14.2	86	11.1
31 – 35	2	1.3	4	2.7	5	4	3	3	7	5.3	16	13.3	37	4.9
36 - 40	1	0.7	2	1.3	3	2.4	5	5	4	3.1	9	7.5	24	3.1
41 – 45	2	1.3	4	2.7	1	0.8	6	6	5	3.8	15	12.5	33	4.3
46 – 50	0	0	0	0	0	0	3	3	1	0.8	1	0.8	5	0.6
50 ปีขึ้นไป	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1.5	1	0.8	4	0.5
รวม	150	100	150	100	125	100	100	100	130	100	120	100	775	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.3 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รถแท็กซี่		รวม	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
ประถมศึกษา	1	0.7	3	2	2	1.6	3	3	3	2.3	2	1.7	14	1.8
มัธยมศึกษา	15	10	11	7.3	18	14.4	10	10	26	20	5	4.2	85	11.0
อาชีวศึกษา	40	26.7	53	35.3	62	49.6	53	53	33	25.4	26	21.6	267	34.5
กำลังศึกษาปริญญาตรี	88	58.7	77	51.4	36	28.8	23	23	51	39.2	69	57.5	344	44.4
ปริญญาตรีและสูงกว่า	4	2.7	5	3.3	3	2.4	3	3	8	6.2	11	9.2	34	4.3
ไม่ได้เรียน	2	1.3	1	0.7	4	3.2	8	8	9	6.9	7	5.8	31	4.0
รวม	150	100	150	100	125	100	100	100	130	100	120	100	775	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

บริการรถสองแถวประจำทาง และรถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ ในการเดินทาง

5.2.4 ลักษณะของผู้ใช้บริการตามอาชีพ

จากตาราง 5.4 พบว่า ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ ส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นนักเรียน/นักศึกษา มากที่สุด คือ ร้อยละ 68.5

5.2.5 ลักษณะของผู้ใช้บริการจำแนกตามรายได้ต่อเดือน

จากตาราง 5.5 พบว่า ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางมีรายได้เฉลี่ย 1,000-3,000 บาท ส่วนผู้ใช้บริการรถแท็กซี่มีรายได้เฉลี่ย 4,000-5,000 บาท

5.2.6 ลักษณะของผู้ใช้บริการจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการต่อวัน

จากตาราง 5.6 พบว่า ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ ใช้บริการไปกลับ ในแต่ละวันมากที่สุด คือ ร้อยละ 70.2

5.2.7 ลักษณะของผู้ใช้บริการจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการ/สัปดาห์

จากตาราง 5.7 พบว่า ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเดินทางทุกวันเวลาราชการ ส่วนผู้ใช้บริการรถแท็กซี่นั้นส่วนใหญ่เดินทาง 1 วัน/สัปดาห์

5.2.8 ลักษณะของผู้ใช้บริการจำแนกตามวัตถุประสงค์การเดินทาง

จากตาราง 5.8 พบว่า ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ เดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับสถานศึกษา มากที่สุด คือ ร้อยละ 80.4

5.2.9 ลักษณะของผู้ใช้บริการ จำแนกตามเวลาการเดินทาง

จากตาราง 5.9 พบว่า ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ ส่วนใหญ่เดินทางในช่วงเวลา 7.01-8.00 น. ส่วนผู้ใช้บริการรถแท็กซี่นั้นเดินทางเวลา 17.01-18.00 น.

5.2.10 ลักษณะของผู้ใช้บริการจำแนกตามเวลาที่คอยรถ

จากตาราง 5.10 พบว่า ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางใช้เวลาในการคอยรถประมาณ 5-10 นาที สำหรับผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ ใช้เวลาในการคอยรถ 11-15 นาที

5.2.11 ลักษณะของผู้ใช้บริการจำแนกตามความจำเป็นในการต่อรถ

จากตาราง 5.11 พบว่า ผู้ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะในเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช และรถแท็กซี่ เดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางโดยไม่ต้องมีการต่อรถ สำหรับเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ จำเป็นต้องมีการต่อรถ หากใช้บริการรถบัสประจำทาง

5.2.12 ลักษณะของผู้ใช้บริการจำแนกตามประเภทรถที่ใช้เดินทางต่อเพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง

ตาราง 5.4 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รถแท็กซี่		รวม	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
นักเรียน/นักศึกษา	126	84	116	77.3	100	80	6.7	67	72	55.4	53	44.2	534	68.9
ธุรกิจส่วนตัว	9	6	7	4.7	3	2.4	7	7	12	9.2	7	5.8	45	5.8
ครู/อาจารย์	1	0.7	3	2	2	1.6	1	1	11	8.5	13	10.8	31	4.0
ข้าราชการ	0	0	5	3.3	2	1.6	8	8	13	10	11	9.2	39	5.1
พนักงานบริษัท	7	4.7	10	6.7	12	9.6	11	11	12	9.2	20	16.7	72	9.3
ค้าขาย	3	2	5	3.3	3	2.4	3	3	6	4.6	8	6.7	28	3.6
แม่บ้าน	2	1.3	1	0.7	1	0.8	1	1	0	0	6	5	11	1.4
อื่น ๆ [3]	2	1.3	3	2	2	1.6	2	2	4	3.1	2	1.7	15	1.9
รวม	150	100	150	100	125	100	100	100	130	100	120	100	775	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.5 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

รายได้ต่อเดือน (บาท)	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รถแท็กซี่		รวม	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
ต่ำกว่า 1,000	16	10.7	21	14	22	17.6	5	5	10	7.7	12	10	86	11.1
1,000 - 2,000	33	22	37	24.7	45	36	20	20	17	13.1	10	8.3	162	20.9
2,001 - 3,000	43	28.7	36	24	19	15.2	21	21	22	16.9	14	11.7	155	20.0
3,001 - 4,000	27	18	13	8.7	9	7.2	11	11	9	6.9	11	9.2	80	10.3
4,001 - 5,000	16	10.7	11	7.3	10	8	11	11	12	9.2	16	13.3	76	9.8
5,001 - 6,000	4	2.7	5	3.3	9	7.2	3	3	8	6.2	13	10.8	42	5.4
6,001 - 7,000	4	2.7	8	5.3	3	2.4	7	7	13	10	8	6.7	43	5.5
7,001 - 8,000	3	2	7	4.7	3	2.4	6	6	15	11.5	16	13.3	50	6.5
8,001 - 9,000	2	1.3	4	2.7	2	1.6	5	5	6	4.6	7	5.8	26	3.4
9,001 - 10,000	1	0.7	2	1.3	1	0.8	5	5	4	3.1	4	3.3	17	2.2
10,000 ขึ้นไป	1	0.7	6	4	2	1.6	6	6	14	10.8	9	7.5	38	4.9
รวม	150	100	150	100	125	100	100	100	130	100	120	100	775	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.6 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามความถี่ในการใช้บริการต่อวัน

ความถี่ในการใช้	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รถแท็กซี่		รวม	
บริการ (ครั้ง/วัน)	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
1	38	25.3	43	28.6	18	14.4	29	29	16	12.3	29	24.2	173	22.3
2	97	64.7	97	64.7	96	76.8	64	64	103	79.2	87	72.5	544	70.2
มากกว่า 2	15	10	10	6.7	11	8.8	7	7	11	8.5	4	3.3	38	7.5
รวม	150	100	150	100	125	100	100	100	130	100	120	100	775	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.7 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามความถี่ในการใช้บริการต่อสัปดาห์

ความถี่ในการใช้บริการ (วัน/สัปดาห์)	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รถแท็กซี่		รวม	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
1	37	24.6	52	34.7	18	14.4	21	21	32	24.6	39	32.5	199	25.7
2	36	24	18	12	23	18.4	20	20	19	14.6	23	19.2	139	17.9
3	15	10	16	10.7	5	4	3	3	12	9.2	5	4.2	56	7.2
4	3	2	3	2	1	0.8	0	0	1	0.8	1	0.8	9	1.2
5	45	30	43	28.7	52	41.6	44	44	54	41.5	34	28.3	272	35.1
6	7	4.7	6	4	12	9.6	2	2	5	3.8	6	5	38	4.9
7	7	4.7	12	8	14	11.2	10	10	7	5.4	12	10	62	8
รวม	150	100	150	100	125	100	100	100	130	100	120	100	775	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.8 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามวัตถุประสงค์การเดินทาง

วัตถุประสงค์การเดินทาง	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รวมเฉพาะรถโดยสาร		รถแท็กซี่	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
HBE[3]	83	55.3	70	46.7	80	64	44	44	59	45.4	336	51.3	35	29.1
HBW[4]	11	7.4	20	13.3	13	10.4	22	22	30	23.1	96	14.7	32	26.7
HBO[5]	20	13.3	31	20.7	20	16	14	14	35	26.9	120	18.3	32	26.7
NHB[6]	36	24	29	19.3	12	9.6	20	20	6	4.6	103	15.7	21	17.5
รวม	150	100	150	100	125	100	100	100	130	100	655	100	120	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

[3] HBE (Home Based Education) คือ การเดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับสถานศึกษา

[4] HBW (Home Based Work) คือ การเดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับสถานที่ทำงาน

[5] HBO (Home Based Others) คือ การเดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับสถานที่อื่นๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า ธุรกิจส่วนตัว เป็นต้น

[6] NHB (Non Home Based) คือ การเดินทางที่ไม่มีที่พักอาศัยเป็นต้นทาง-ปลายทาง เช่น การเดินทางจากสถานที่ทำงานไปทำธุระส่วนตัว เป็นต้น

ตาราง 5.9 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามเวลาการเดินทาง

เวลาการเดินทาง	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รถแท็กซี่		รวม	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
06.00 - 07.00 น.	18	12	18	12	20	16	15	15	12	9.2	12	10	95	12.3
07.01 - 08.00 น.	26	17.3	21	14	22	17.6	12	12	20	15.4	16	13.3	117	15.1
08.01 - 09.00 น.	11	7.3	10	6.7	6	4.8	4	4	7	5.4	8	6.7	46	5.9
09.01 - 10.00 น.	8	5.3	9	6	6	4.8	4	4	5	3.8	9	7.5	41	5.3
10.01 - 11.00 น.	12	8	13	8.7	8	6.4	9	9	11	8.5	10	8.3	63	8.1
11.01 - 12.00 น.	7	4.7	8	5.3	4	3.2	7	7	5	3.8	6	5	37	4.8
12.01 - 13.00 น.	6	4	7	4.7	2	1.6	9	9	2	1.5	3	2.5	29	3.7
13.01 - 14.00 น.	10	6.7	7	4.7	8	6.4	8	8	10	7.7	4	3.3	47	6.1
14.01 - 15.00 น.	10	6.7	11	7.3	13	10.4	11	11	11	8.5	10	8.3	66	8.5
15.01 - 16.00 น.	10	6.7	9	6	8	6.4	5	5	7	5.4	6	5	45	5.8
16.01 - 17.00 น.	14	9.3	20	13.3	14	11.2	7	7	20	15.4	14	11.7	89	11.5
17.01 - 18.00 น.	13	8.7	14	9.3	10	8	5	5	19	14.6	18	15	79	10.2
เวลาอื่นๆ [3]	5	3.3	3	2	4	3.2	4	4	1	0.8	4	3.4	21	2.7
รวม	150	100	150	100	125	100	100	100	130	100	120	100	775	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.10 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามเวลาที่คอยรถ

เวลาที่คอยรถ (นาที)	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รวมเฉพาะรถโดยสาร		รถแท็กซี่	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
น้อยกว่า 5	7	4.7	8	5.3	14	11.2	11	11	6	4.6	46	7.0	5	4.2
5 - 10	77	51.3	78	52	61	48.8	40	40	83	63.8	339	51.8	30	25
11 - 15	34	22.6	41	27.3	25	20	28	28	32	24.6	160	24.4	42	35
16 - 20	18	12	9	6	9	7.2	10	10	6	4.6	52	7.9	24	20
21 - 25	7	4.7	3	2	7	5.6	4	4	0	0	21	3.2	8	6.7
26 - 30	3	2	5	3.3	3	2.4	0	0	2	1.5	13	2.0	4	3.3
มากกว่า 30	4	2.7	6	4	6	4.8	7	7	1	0.8	24	3.7	7	5.8
รวม	150	100	150	100	125	100	100	100	130	100	655	100	120	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.11 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามความจำเป็นในการต่อรถ

ความจำเป็นในการต่อรถ	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รวมเฉพาะรถโดยสาร		รถแท็กซี่	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
ต้อง	72	48	69	46	58	46.4	54	54	60	46.2	313	47.8	57	47.5
ไม่ต้อง	78	52	81	54	67	53.6	46	46	70	53.8	342	52.2	63	52.5
รวม	150	100	150	100	125	100	100	100	130	100	655	100	120	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.12 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามประเภทรถที่ต้องต่อ

ประเภทรถที่ต้องต่อ	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รถแท็กซี่		รวม	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
จักรยานยนต์รับจ้าง	13	18.1	16	23.2	14	24.1	10	18.5	18	30	10	17.5	81	21.8
รถตุ๊กๆ	23	31.9	24	34.8	17	29.3	18	33.3	23	38.3	24	42.1	129	34.9
รถประจำทางสายอื่น	30	41.7	19	27.5	19	32.8	20	37.1	15	25	16	28.1	119	32.2
อื่นๆ [3]	6	8.3	10	14.5	8	13.8	6	11.1	4	6.7	7	12.3	41	11.1
รวม	72	100	69	100	58	100	54	100	60	100	57	100	370	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

จากตาราง 5.12 พบว่า ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ เดินทางต่อเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางโดยใช้รถตุ๊กๆ มากสุด รองลงมาคือ รถประจำทางสายอื่น

5.3 ข้อมูลน้ำหนักความพอใจ ความคาดหวังและผลต่างของความพอใจและความคาดหวัง

จากแบบสัมภาษณ์ส่วนที่ 3 ของแบบสอบถาม ประกอบด้วย ข้อมูลความพอใจของผู้โดยสาร และข้อมูลความคาดหวังของผู้โดยสาร สามารถแสดงค่าน้ำหนักความพอใจ ความคาดหวังและผลต่างของความพอใจและความคาดหวัง โดยพิจารณาจากปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัยได้ดังนี้

ปัจจัยที่ 1 คือ ราคาค่าโดยสาร
ปัจจัยที่ 2 คือ ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ
ปัจจัยที่ 3 คือ มารยาทในการให้บริการ
ปัจจัยที่ 4 คือ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง
ปัจจัยที่ 5 คือ เวลาและความเพียงพอในการให้บริการ
ปัจจัยที่ 6 คือ ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ
ปัจจัยที่ 7 คือ ความปลอดภัย
ปัจจัยที่ 8 คือ ความสะดวกในการให้บริการ
ปัจจัยที่ 9 คือ ความสะดวกสบายในการใช้บริการ

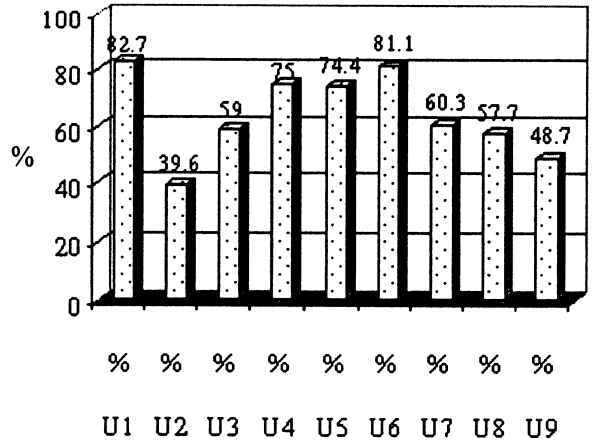
จากผลการวิเคราะห์ความพอใจและความคาดหวังของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ มีดังนี้

5.3.1 น้ำหนักความพอใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัย

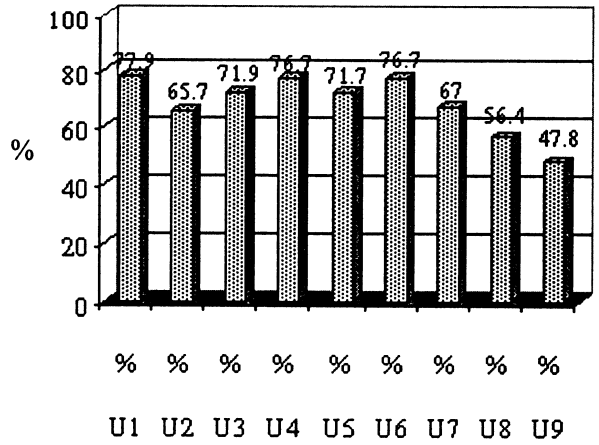
จากรูปที่ 5.1 และตาราง 5.13 พบว่า ผู้ใช้บริการรถบัสประจำทางและรถตู้ปรับอากาศประจำทางมีความพอใจในปัจจัยหลักที่ 1 ราคาค่าโดยสาร มากที่สุด โดยมีผู้ใช้บริการรถสองแถวประจำทางมีความพอใจในปัจจัยหลักที่ 4 เวลาที่ใช้ในการเดินทาง และผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ มีความพอใจในปัจจัยหลักที่ 5 เวลาและความเพียงพอในการให้บริการ มากที่สุด

5.3.2 ความคาดหวังของผู้ใช้บริการที่มีต่อปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัย

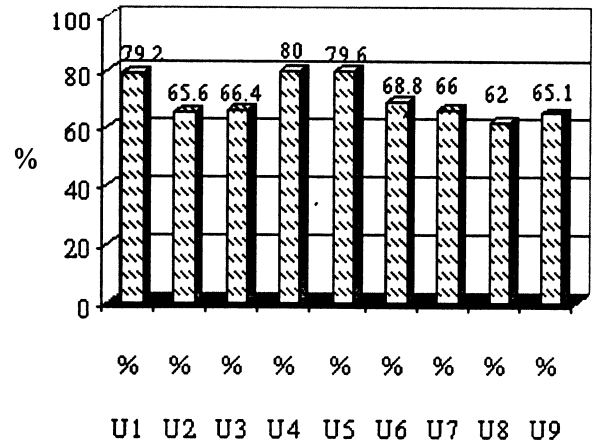
จากรูปที่ 5.2 และตาราง 5.14 พบว่า ผู้ใช้บริการรถบัสประจำทางและรถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีความคาดหวังต่อปัจจัยหลักที่ 9 ความสะดวกสบายในการใช้บริการมากที่สุด สำหรับผู้ใช้บริการรถสองแถวประจำทางมีความคาดหวังต่อปัจจัยหลักที่ 3 มารยาทในการให้บริการ รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ มีความคาด



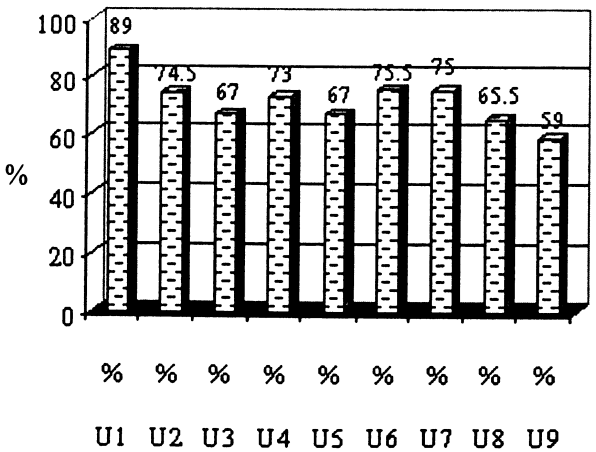
รถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช



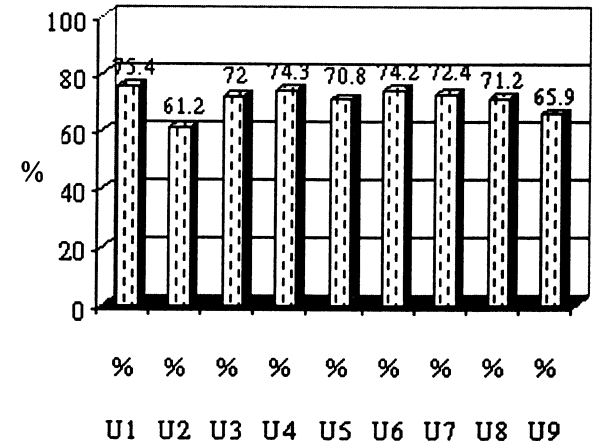
รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช



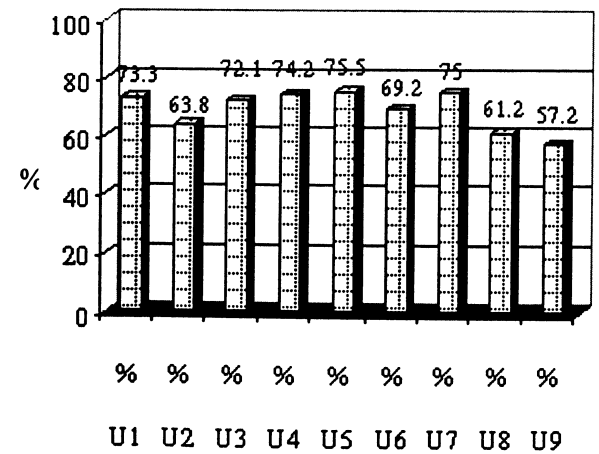
รถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช



รถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์



รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์



รถแท็กซี่

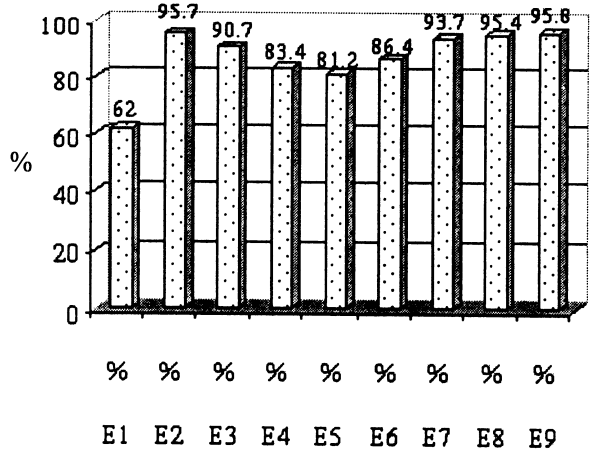
รูปที่ 5.1 ค่าเปอร์เซ็นต์ความพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ ที่มีต่อปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัย

ตาราง 5.13 ค่าเปอร์เซ็นต์ความพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา – หาดใหญ่ ที่มีต่อปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัย

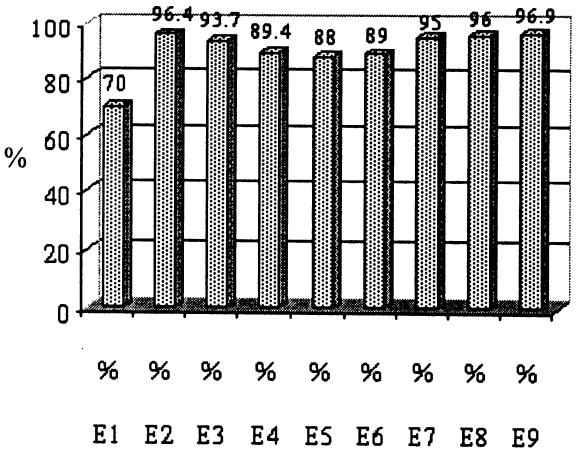
ปัจจัยหลัก	รถบัสสายเก่า[1] (%)	รถตู้ปรับอากาศสายเก่า[1] (%)	รถสองแถว (%)	รถบัสสายใหม่[1] (%)	รถตู้ปรับอากาศสายใหม่[1] (%)	รถแท็กซี่ (%)
1. ราคาค่าโดยสาร	82.7	77.9	79.2	89	75.4	73.3
2. ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ	39.6	65.7	65.6	74.5	61.2	63.8
3. มารยาทในการให้บริการ	59	71.9	66.4	67	72	72.1
4. เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	75	76.7	80	79	74.3	74.3
5. เวลาและความเพียงพอในการให้บริการ	74.4	71.7	79.6	67	70.8	75.5
6. ความน่าเชื่อของการให้บริการ	81.1	76.7	68.8	75.5	74.2	69.2
7. ความปลอดภัย	60.3	67	66	75	72.4	75
8. ความสะดวกในการใช้บริการ	57.7	56.4	62	65.5	71.2	61.2
9. ความสะดวกสบายในการใช้บริการ	48.7	47.8	65.1	59	65.9	57.2

หมายเหตุ [1]สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

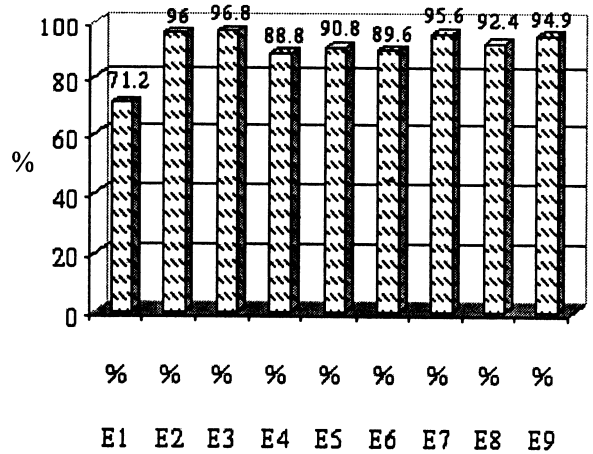
[2]สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์



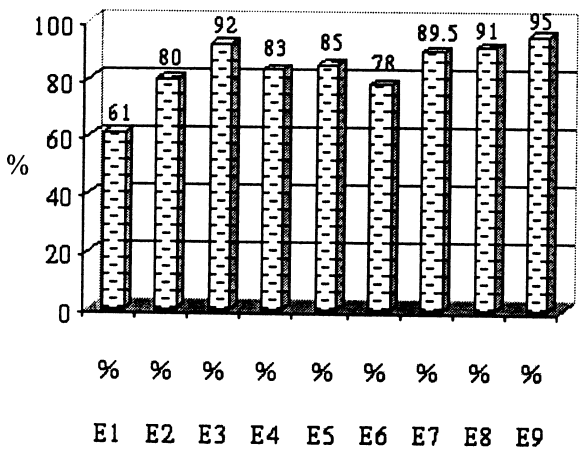
รถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช



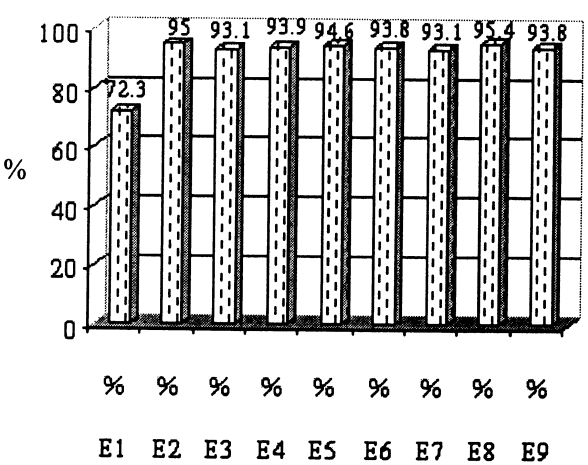
รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช



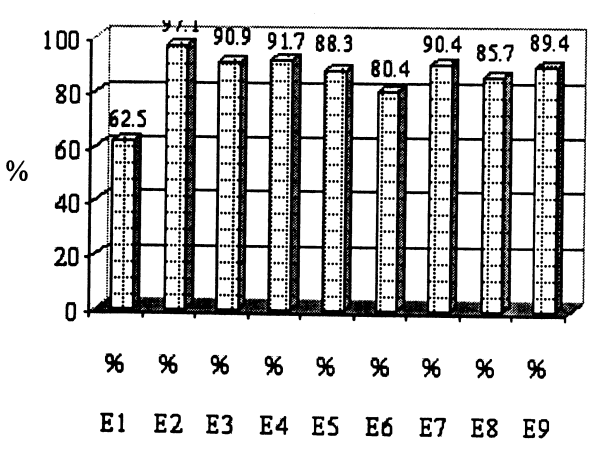
รถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช



รถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์



รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์



รถแท็กซี่

รูปที่ 5.2 ค่าเปอร์เซ็นต์ความคาดหวังของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา – หาดใหญ่ ที่มีต่อปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัย

ตาราง 5.14 ค่าเปอร์เซ็นต์ความคาดหวังของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา – หาดใหญ่ ที่มีต่อปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัย

ปัจจัยหลัก	รถบัสสายเก่า[1] (%)	รถตู้ปรับอากาศสายเก่า[1] (%)	รถสองแถว (%)	รถบัสสายใหม่[1] (%)	รถตู้ปรับอากาศสายใหม่[1] (%)	รถแท็กซี่ (%)
1. ราคาค่าโดยสาร	62	70	71.2	61	72.3	62.5
2. ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ	95.7	96.4	96	80	95	97.1
3. มารยาทในการให้บริการ	90.7	93.7	96.8	92	93.1	90.9
4. เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	83.4	89.4	88.8	83	93.9	91.7
5. เวลาและความเพียงพอในการให้บริการ	81.2	88	90.8	85	94.6	88.3
6. ความน่าเชื่อของการให้บริการ	86.4	89	89.6	78	93.8	80.4
7. ความปลอดภัย	93.7	95	95.6	89.5	93.1	90.4
8. ความสะดวกในการให้บริการ	95.4	96	92.4	91	95.4	85.7
9. ความสะดวกสบายในการใช้บริการ	95.8	96.9	94.9	95	93.8	89.4

หมายเหตุ [1]สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2]สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

หวังต่อปัจจัยหลักที่ 8 ความสะดวกในการให้บริการ และผู้ใช้บริการรถแท็กซี่มีความคาดหวังต่อปัจจัยหลักที่ 2 ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ มากที่สุด

5.3.3 ผลต่างความคาดหวังและความพอใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัย

จากรูปที่ 5.3 และตาราง 5.15 พบว่า ผู้ใช้บริการรถบัสประจำทาง และรถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีผลต่างความคาดหวังและความพอใจในปัจจัยหลักที่ 9 ความสะดวกสบายในการใช้บริการ มากที่สุด สำหรับรถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ และรถแท็กซี่ มีผลต่างความคาดหวังและความพอใจในปัจจัยหลักที่ 2 ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ มากที่สุด

นอกจากนี้ค่าน้ำหนักความพอใจ ความคาดหวัง และผลต่างของความคาดหวังและความพอใจ ยังสามารถนำไปเปรียบเทียบระหว่างรถขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ ได้ดังรูปที่ 5.4 –5.6

และจากรูปที่ 5.7 ซึ่งแสดงค่าความพอใจรวมของผู้ใช้บริการเมื่อเปรียบเทียบระหว่างรถขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ พบว่า ผู้ใช้บริการมีความพอใจรวมต่อรถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ มากที่สุด

5.4 ข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการ

จากแบบสัมภาษณ์ในส่วนที่ 4 ปัญหาที่เกิดขึ้นและข้อเสนอแนะ ผู้วิจัยได้พิจารณาข้อคิดเห็นต่างๆ ที่ผู้ใช้บริการ ได้แสดงความคิดเห็น ซึ่งแสดงได้ ดังนี้

5.4.1 รถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

ผู้ใช้บริการมีข้อเสนอแนะดังตาราง 5.16 เรียงลำดับตามจำนวนผู้ใช้บริการที่ให้ข้อเสนอแนะจากมากไปหาน้อย

ก. ร้อยละ 28.4 ผู้โดยสารแออัด คือ

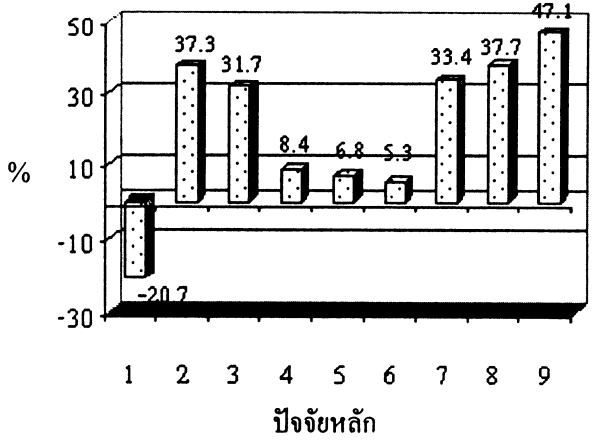
(1) ควรรับผู้โดยสารให้เหมาะสมกับสภาพรถไม่ให้แออัด เพราะจะทำให้การขึ้นลงรถไม่สะดวก

(2) ที่นั่งผู้โดยสารควรจัดให้นั่งได้พอดี ไม่ควรนั่งแถวละ 3 คน

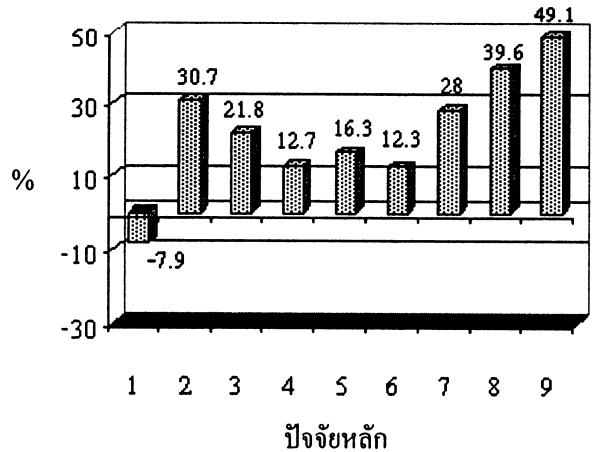
(3) แถวกลางอย่าให้ผู้โดยสารยืนเพราะจะทำให้อึดอัดทั้งคนนั่งและคนยืน

ข. ร้อยละ 22.1มารยาทในการเก็บเงินของพนักงาน คือ

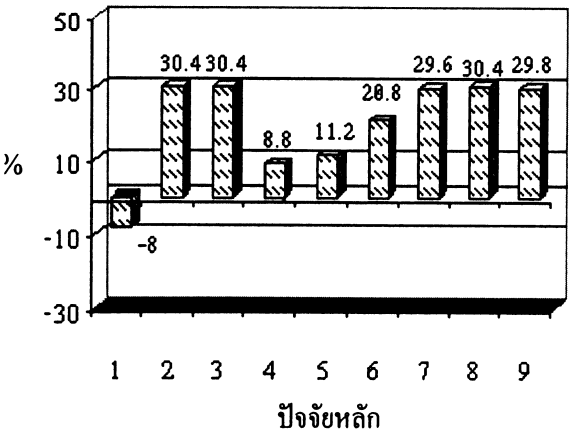
(1) ควรปรับปรุงพฤติกรรมต่างๆ ที่ไม่สุภาพ เช่น พูดจาไม่สุภาพ ไม่ใช้กิริยาหยาบคายกับผู้หญิง การสูบบุหรี่ ไม่ผลักผู้โดยสารให้เบียดเสียดกัน



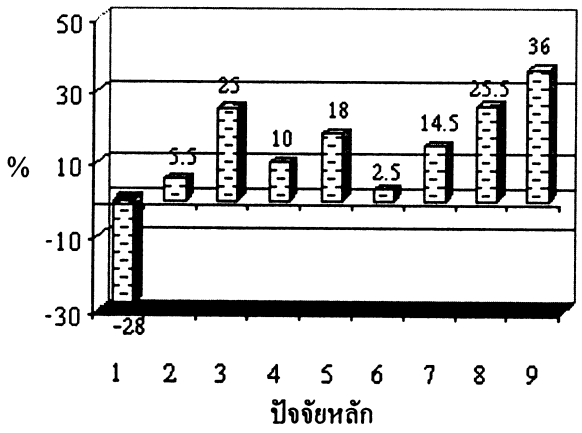
รถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช



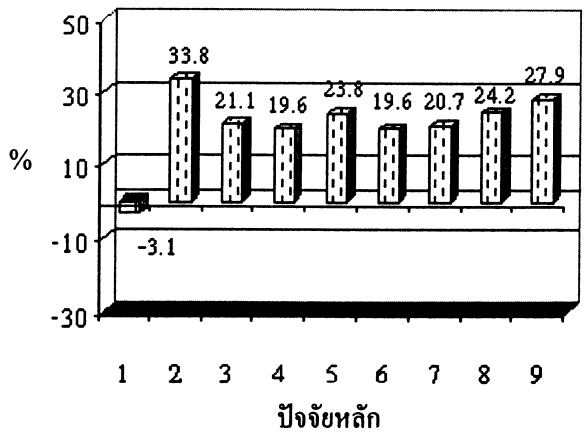
รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช



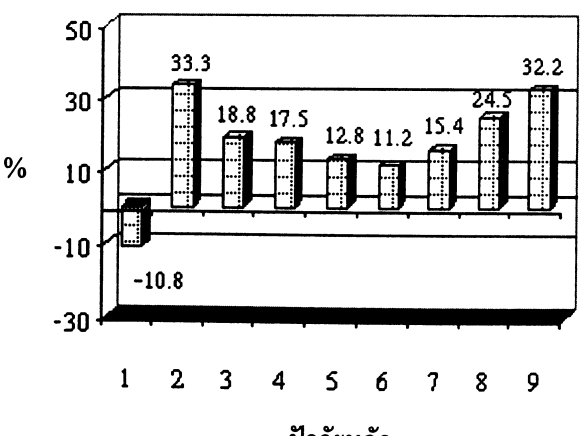
รถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช



รถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์



รถตู้ประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์



รถแท็กซี่

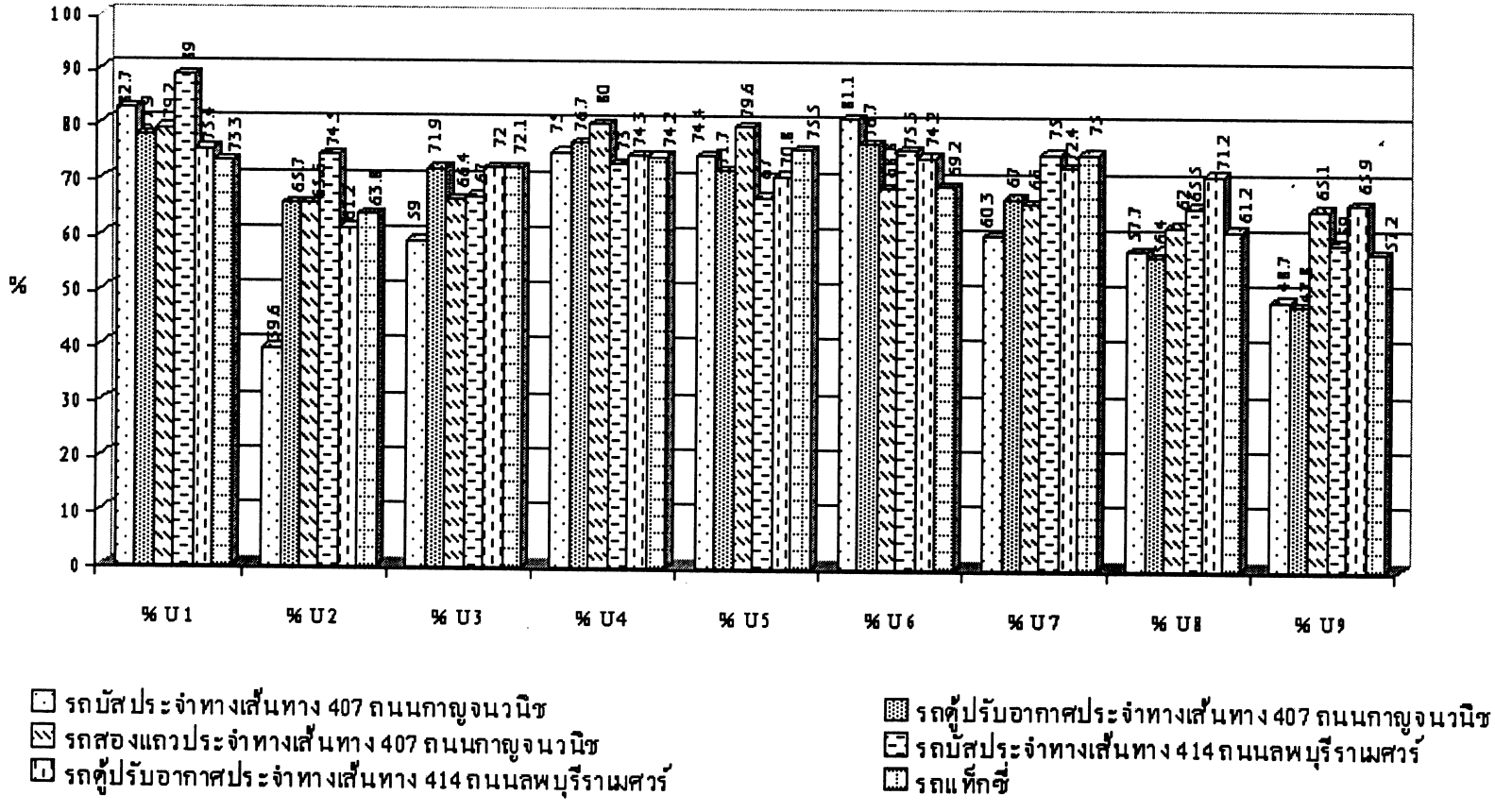
รูปที่ 5.3 ผลต่างค่าเปอร์เซ็นต์ความคาดหวังและความพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ ที่มีต่อปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัย

ตาราง 5.15 ผลต่างค่าเปอร์เซ็นต์ความคาดหวังและความพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา – หาดใหญ่ ที่มีต่อปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัย

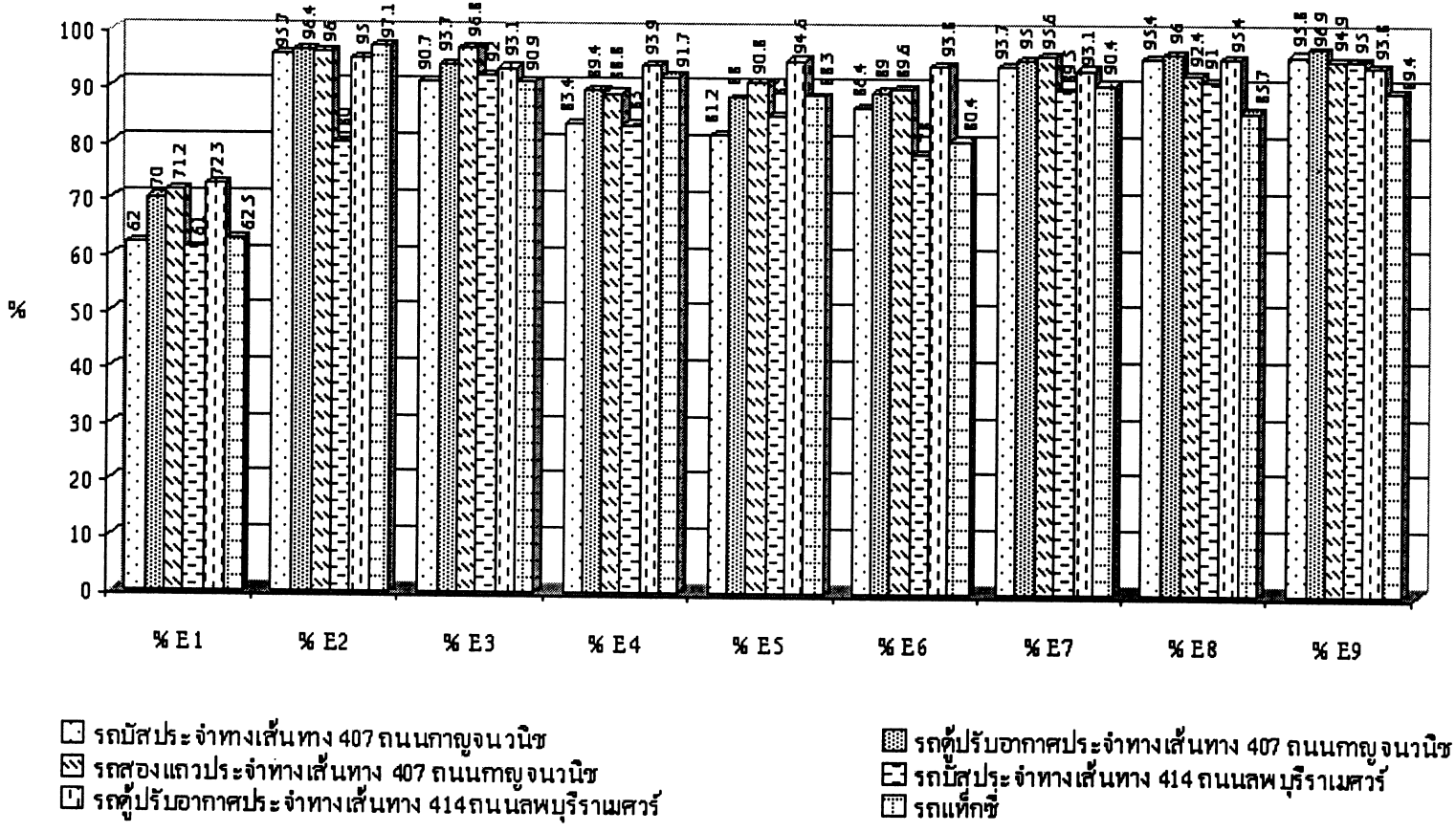
ปัจจัยหลัก	รถบัสสายเก่า[1] (%)	รถตู้ปรับอากาศสายเก่า[1] (%)	รถสองแถว (%)	รถบัสสายใหม่[1] (%)	รถตู้ปรับอากาศสายใหม่[1] (%)	รถแท็กซี่ (%)
1. ราคาค่าโดยสาร	-20.7	-7.9	-8	-28	-3.1	-10.8
2. ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ	37.3	30.7	30.4	5.5	33.8	33.3
3. มารยาทในการให้บริการ	31.7	21.8	30.4	25	21.1	18.8
4. เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	8.4	12.7	8.8	10	19.6	17.5
5. เวลาและความเพียงพอในการให้บริการ	6.8	16.3	11.2	18	23.8	12.8
6. ความน่าเชื่อของการให้บริการ	5.3	12.3	20.8	2.5	19.6	11.2
7. ความปลอดภัย	33.4	28	29.6	14.5	20.7	15.4
8. ความสะดวกในการใช้บริการ	37.7	39.6	30.4	25.5	24.2	24.5
9. ความสะดวกสบายในการใช้บริการ	47.1	49.1	29.8	36	27.9	32.2

หมายเหตุ [1]สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

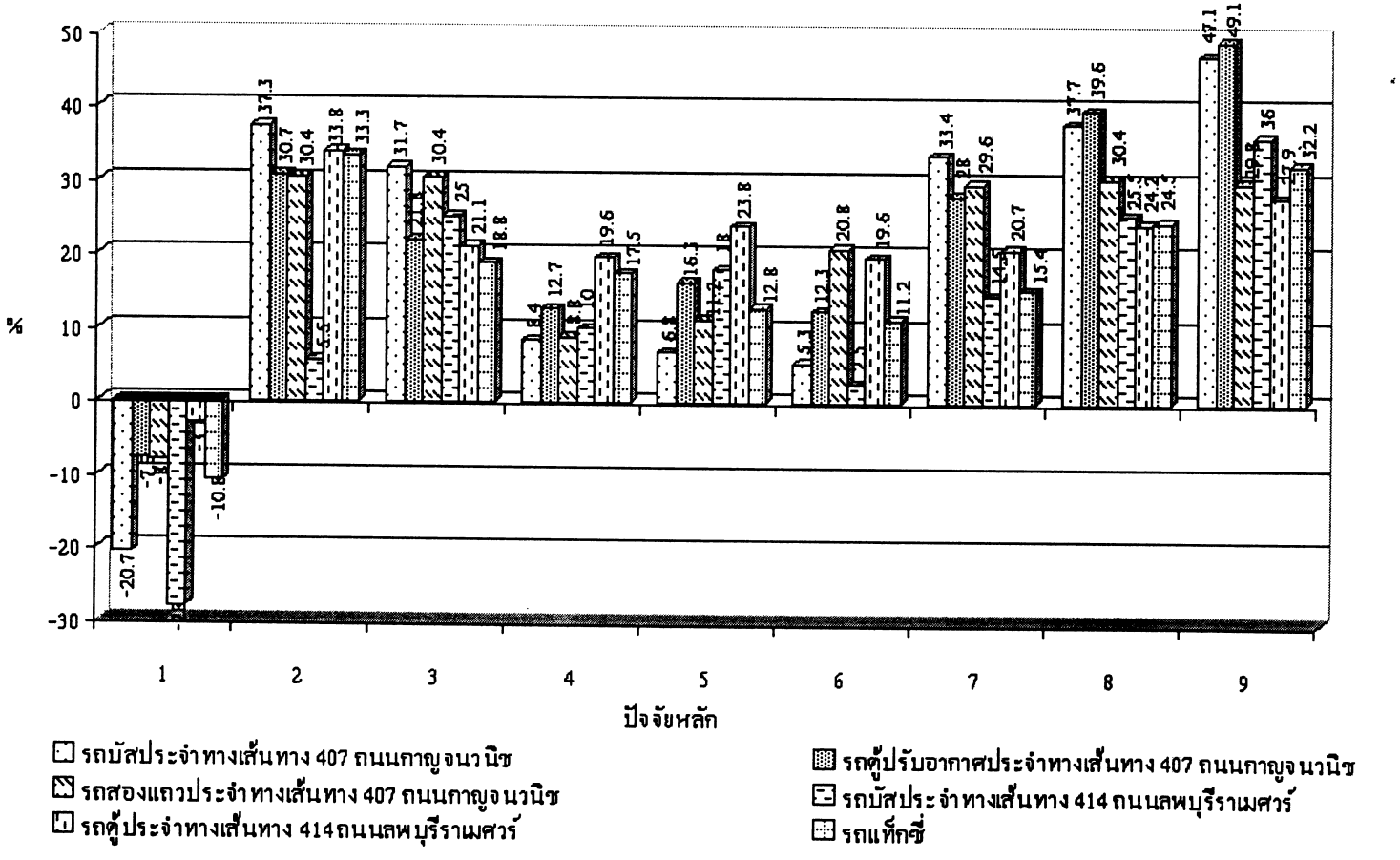
[2]สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์



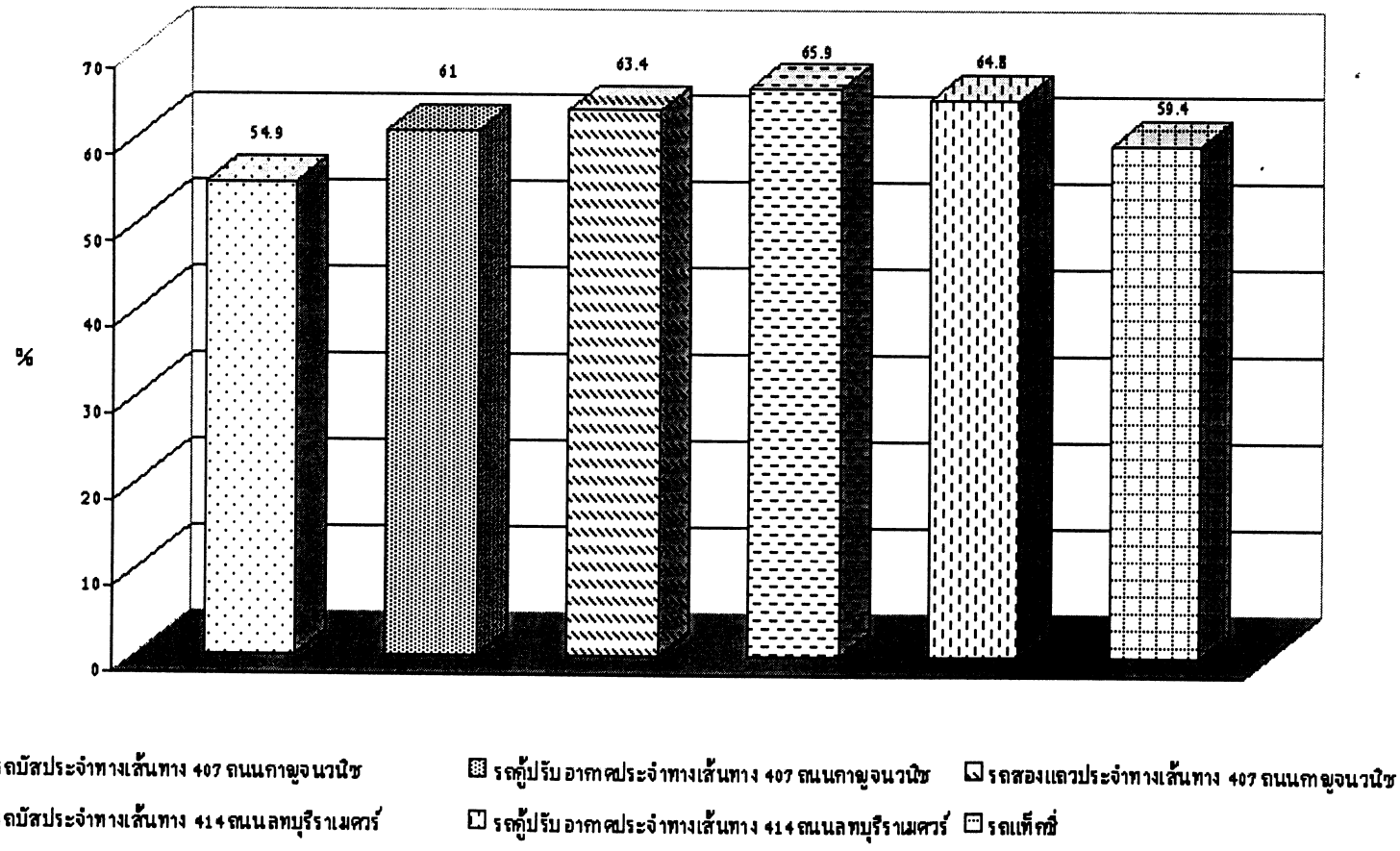
รูปที่ 5.4 ค่าเปอร์เซ็นต์ความพอใจของรถขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ ที่มีต่อปัจจัยหลัก ทั้ง 9 ปัจจัย



รูปที่ 5.5 ค่าเปอร์เซ็นต์ความคาดหวังของรถโดยสารประเภทต่างๆ ที่มีต่อปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัย



รูปที่ 5.6 ผลต่างค่าเปอร์เซ็นต์ความคาดหวังกับความพอใจของรถขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ ที่มีต่อปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัย



รูปที่ 5.7 ค่าเปอร์เซ็นต์ความพอใจรวมของผู้ใช้บริการเปรียบเทียบระหว่างรถขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ

ตาราง 5.16 ข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการรถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

ข้อเสนอแนะให้ปรับปรุง	ความแออัดของผู้โดยสาร	มารยาทของพนักงานเก็บเงิน	มารยาทของพนักงานขับรถ	จำนวนรถโดยสาร	ลักษณะและสภาพรถ	ความสะอาด	สัญญาณกริ่ง	ค่าโดยสารแพง	ป้ายและที่พัก	รวม
จำนวน	27	21	16	10	8	4	4	3	2	95
%	28.4	22.1	16.8	10.5	8.4	4.2	4.2	3.3	2.1	100

ตาราง 5.17 ข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการรถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

ข้อเสนอแนะให้ปรับปรุง	ความแออัดของผู้โดยสาร	ลักษณะและสภาพรถ	มารยาทของพนักงานขับรถ	ค่าโดยสารแพง	ความตรงต่อเวลา	ความสะอาด	จำนวนรถโดยสาร	เวลาการให้บริการ	ป้ายและที่พัก	รวม
จำนวน	25	20	17	6	5	3	3	2	1	82
%	30.5	24.4	20.7	7.3	6.1	3.7	3.7	2.4	1.2	100

(2) การเก็บเงินค่าโดยสาร ควรที่จะมีการจัดเตรียมเงินทอนไว้ให้พร้อม ไม่ทำลืมเงินทอนของผู้โดยสาร

(3) ควรมีพนักงานเก็บเงินเป็นผู้หญิง

(4) ควรมีการบริการแก่ผู้สูงอายุเป็นกรณีพิเศษ

(5) ควรมีการจัดอบรมพนักงานขับรถให้มากขึ้น

ค. ร้อยละ 15.8 มารยาทในการขับขี่ของพนักงานขับรถ คือ

(1) คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร เช่น จอดรถให้สนิทเมื่อรับส่งผู้โดยสารขึ้นรถ

(2) ควรขับขี่อย่างระมัดระวัง เช่นไม่ขับรถเร็วและขับรถน่าหวาดเสียว ไม่แซงอย่างประมาท และเคารพกฎจราจรให้มากขึ้น ไม่ขับรถวิ่งแข่งกันไป

(3) คำนึงถึงรถที่ตามหลังมาเมื่อต้องการจอดรับ ส่งผู้โดยสาร

(4) ควรมีการจัดอบรมพนักงานขับรถให้มากขึ้น

ง. ร้อยละ 10.5 จำนวนรถโดยสาร คือ

(1) ควรเพิ่มจำนวนรถในช่วงวันหยุด

(2) ควรเพิ่มจำนวนรถในชั่วโมงเร่งด่วน

จ. ร้อยละ 8.4 ลักษณะและสภาพรถ คือ

(1) ควรเปลี่ยนรถที่มีสภาพเก่าหรือไม่พร้อมใช้งานเป็นรถใหม่

(2) ควรเปลี่ยนแปลงประเภทรถที่ให้บริการเป็นรถปรับอากาศ

ฉ. ร้อยละ 4.2 สัญญาณกริ่ง คือ ควรติดตั้งเพิ่มขึ้นและอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน

ช. ร้อยละ 4.2 ความสะอาด คือ ที่นั่งบนรถควรทำความสะอาดทุกครั้งเมื่อถึงคิวรถ

ซ. ร้อยละ 3.2 ป้ายและที่พักผู้โดยสาร คือ

(1) ควรจัดป้ายและที่พักผู้โดยสารตามจุดสำคัญและไม่ควรจอดรถรับส่งผู้โดยสารทุกที่

(2) ควรจอดตามป้ายและที่พักและไม่ควรจอดรถนานเกินไป

(3) ป้ายและที่พักควรมีขนาดที่กว้างและสามารถกันแดดและฝนได้อย่างดี

ฌ. ร้อยละ 3.2 ค่าโดยสารแพง คือ

(1) ควรกำหนดราคาค่าโดยสารที่แน่นอน

(2) กรณีของนักเรียน/นักศึกษา ควรตรวจบัตรและลดราคาค่าโดยสารเหมือนเดิม

5.4.2 รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

ผู้ใช้บริการมีข้อเสนอแนะดังตาราง 5.17 เรียงลำดับตามจำนวนผู้ใช้บริการที่ให้ข้อเสนอแนะจากมากไปหาน้อย

ก. ร้อยละ 30.5 ผู้โดยสารแออัด คือ ควรรับผู้โดยสารให้เหมาะสมกับสภาพรถไม่ให้มีความแออัดจนเกินไป เนื่องจากมีผลในการขึ้นลงรถไม่สะดวก และควรจัดที่นั่งให้พอดีกับจำนวนที่นั่งในรถ

ข. ร้อยละ 24.4 ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ คือ

(1) ควรปรับปรุงสภาพของรถที่เก่าให้อยู่ในสภาพที่ใหม่ และพร้อมใช้งาน

(2) ระบบปรับอากาศควรที่จะให้ความเย็นเพิ่มขึ้น

(3) ที่นั่งผู้โดยสารควรมีพนักพิงคอ เพราะจะช่วยลดการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น

ค. ร้อยละ 20.7 มารยาทของพนักงานขับรถ คือ

(1) ควรขับขี่อย่างระมัดระวัง ไม่ขับรถเร็ว และควรคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารให้มาก

(2) ควรส่งผู้โดยสารให้ถึงจุดหมายปลายทาง

(3) ผู้ขับขี่ควรปรับปรุงพฤติกรรมที่ไม่สุภาพต่างๆ เช่นไม่พูดมาก ชอบด่าผู้โดยสาร

ง. ร้อยละ 7.3 ค่าโดยสารแพง คือ ควรกำหนดราคาที่แน่นอนและลดราคาค่าโดยสารเมื่อ น้ำมันถูกลง

จ. ร้อยละ 6.1 ความตรงต่อเวลา คือ กำหนดเวลาการปล่อยรถที่แน่นอนและ ไม่เดินทางช้า เนื่องจากมีจำนวนผู้โดยสารในรถน้อยเกินไป

ฉ. ร้อยละ 3.7 จำนวนรถโดยสาร คือ ควรเพิ่มจำนวนรถ เพื่อลดความแออัดของผู้โดยสาร

ช. ร้อยละ 3.7 ความสะอาดของรถ คือ ที่นั่งบนรถควรทำความสะอาดก่อนที่จะนำมาใช้วิ่งรับส่งผู้โดยสาร

ซ. ร้อยละ 2.4 เวลาการให้บริการ คือ ควรเพิ่มเวลาการให้บริการถึง 20.00 น.

ฌ. ร้อยละ 1.2 ป้ายและที่พัก คือ ควรติดตั้งเพิ่มขึ้น และสามารถกันแดดและฝนได้

5.4.3 รถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

ผู้ใช้บริการมีข้อเสนอแนะดังตาราง 5.18 เรียงลำดับตามจำนวนผู้ใช้บริการที่ให้ข้อเสนอแนะจากมากไปหาน้อย

ตาราง 5.18 ข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการรถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

ข้อเสนอแนะให้ปรับปรุง	มารยาทในการขับขี่	ความแออัดของผู้โดยสาร	ความถี่ของรถ	ค่าโดยสารแพง	ความสะอาด	ความตรงต่อเวลา	สิ่งบันเทิงในรถ	รวม
จำนวน	18	12	10	8	5	3	2	58
%	31	20.7	17.2	13.8	8.6	5.2	3.5	100

ตาราง 5.19 ข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการรถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ข้อเสนอแนะให้ปรับปรุง	มารยาทของพนักงานขับรถ	มารยาทของพนักงานเก็บเงิน	จำนวนรถโดยสาร	ที่นั่งผู้โดยสาร	ความตรงต่อเวลา	ลักษณะและสภาพรถ	สัญญาณกริ่ง	รวม
จำนวน	16	12	7	6	4	3	2	50
%	32	24	14	12	8	6	4	100

ก. ร้อยละ 31 มารยาทในการขับขี่ คือ

(1) ควรลดความเร็วและขับขี่อย่างระมัดระวัง ไม่แข่งกันวิ่งรับผู้โดยสาร

(2) คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเช่น ให้ผู้โดยสารนั่งให้เรียบร้อยก่อนออกรถและจอดรถให้สนิทเมื่อรับส่งผู้โดยสาร

(3) ควรจัดอบรมพนักงานขับรถให้มากขึ้น

ข. ร้อยละ 20.7 ความแออัดของผู้โดยสาร คือ ควรรับผู้โดยสารให้เหมาะกับสภาพของรถไม่รับผู้โดยสารจนแออัดเกินไป เนื่องจากการขึ้นลงรถและนั่งไม่สะดวก

ค. ร้อยละ 17.2 ความถี่ของรถ คือ ปรับความถี่ในการปล่อยรถให้เร็วขึ้นเพื่อไม่ให้รถเกิดการเว้นช่วงนานเกินไป

ง. ร้อยละ 13.8 ค่าโดยสารแพง คือ ควรกำหนดราคาค่าโดยสารที่แน่นอน

จ. ร้อยละ 8.6 ความสะอาด คือ ควรทำความสะอาดทุกครั้งก่อนที่จะนำรถมาวิ่งรับส่งผู้โดยสาร เนื่องจากระหว่างทางมีฝุ่นมาก

ฉ. ร้อยละ 5.2 ความตรงต่อเวลา คือ ควรกำหนดเวลาการปล่อยรถที่แน่นอน

ช. ร้อยละ 3.5 สิ่งบันเทิงในรถ คือ ควรมีสิ่งบันเทิงภายในรถเช่นเสียงเพลง เพื่อให้เกิดสิ่ง จูงใจ

5.4.4 รถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ผู้ใช้บริการมีข้อเสนอแนะดังตาราง 5.19 เรียงลำดับตามจำนวนผู้ใช้บริการที่ให้ข้อเสนอแนะจากมากไปหาน้อย

ก. ร้อยละ 32 มารยาทในการขับขี่ของพนักงานขับรถ คือ

(1) ควรขับขี่อย่างระมัดระวังและเคารพกฎจราจร ไม่ขับรถเร็วเกินไป หรือช้าจนเกินไป และไม่ควรขับรถแข่งกัน

(2) เวลาผู้โดยสารโบกรถ ควรที่จะหยุดรับผู้โดยสาร และควรคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเมื่อขึ้นลงจากรถ ไม่ออกรถก่อนที่ผู้โดยสารขึ้นลงไม่เสร็จ

(3) จัดอบรมพนักงานขับรถให้มากขึ้น

ข. ร้อยละ 24 มารยาทในการเก็บเงินของพนักงาน คือ

(1) ปรับปรุงพฤติกรรมต่างๆ ที่ไม่เหมาะสมและไม่สุภาพ เช่น มารยาทในการพูดจา ชอบแตะเนื้อต้องตัวผู้หญิง

(2) เก็บค่าโดยสารเกินราคาจริง และไม่แจกตั๋ว ไม่ทอนเงินค่าโดยสาร และควรที่จัดเตรียมเงินทอนให้เรียบร้อยก่อนวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสาร

(3) ควรมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดีกับผู้โดยสาร

ค. ร้อยละ 14 จำนวนรถโดยสาร คือ ควรเพิ่มจำนวนรถโดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนให้มาก

ง. ร้อยละ 12 ที่นั่งผู้โดยสาร คือ ควรจัดที่นั่งผู้โดยสารให้พอดีกับเก้าอี้โดยสาร และไม่ควรรับผู้โดยสารให้มาก เพราะจะทำให้นั่งรถเบียดเสียดกัน

จ. ร้อยละ 8 ความตรงต่อเวลา คือ ควรกำหนดเวลาการปล่อยรถที่แน่นอน

ฉ. ร้อยละ 6 ลักษณะและสภาพรถ คือ

(1) ควรให้รถที่มีควันดำไปตรวจสภาพก่อนการใช้งาน

(2) ควรจัดให้มีเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้น

ช. ร้อยละ 4 สัญญาณกริ่ง คือ ควรติดตั้งเพิ่มขึ้นและอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน

5.4.5 รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ผู้ใช้บริการมีข้อเสนอแนะดังตาราง 5.20 เรียงลำดับตามจำนวนผู้ใช้บริการที่ให้ข้อเสนอแนะจากมากไปหาน้อย

ก. ร้อยละ 33.3 ความแออัดของผู้โดยสาร คือ ควรรับผู้โดยสารให้เหมาะสมกับสภาพที่นั่งที่จัดไว้ในรถ ทำให้การขึ้นลงรถไม่สะดวก

ข. ร้อยละ 26.7 มารยาทในการขับขี่ของพนักงานขับรถ คือ

(1) ควรขับขี่อย่างระมัดระวัง ไม่ขับรถอย่างหวาดเสียว เคารพกฎจราจรและคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารให้มาก

(2) ผู้ขับขี่ควรปรับปรุงพฤติกรรมที่ไม่สุภาพต่างๆ เช่น ไม่พูดมาก ชอบด่าผู้โดยสาร

(3) ควรส่งผู้ใช้บริการให้ถึงจุดหมายปลายทาง

(4) ควรมีการอบรมพนักงานขับรถ

ค. ร้อยละ 13.3 จำนวนรถที่ให้บริการ คือ

(1) ควรเพิ่มจำนวนรถที่ให้บริการในชั่วโมงเร่งด่วน เช่นเวลา 07.00-08.00 น. และ 17.00- 19.00 น. ให้มาก

(2) ระบบปรับอากาศในรถควรที่จะให้มีความเย็นให้มาก

ง. ร้อยละ 12 ค่าโดยสารแพง คือ ควรกำหนดอัตราค่าโดยสารที่แน่นอน

จ. ร้อยละ 8 เวลาการให้บริการ คือ ควรเพิ่มเวลาการให้บริการถึง 20.00 น.

ฉ. ร้อยละ 6.7 ความสะอาดของรถ คือ ที่นั่งและลักษณะสภาพภายในรถควรทำความสะอาดให้มากขึ้น

ตาราง 5.20 ข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการรถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ข้อเสนอแนะให้ปรับปรุง	ความแออัดของผู้โดยสาร	มารยาทในการขับขี่	จำนวนรถ	ค่าโดยสารแพง	เวลาการให้บริการ	ความสะอาดของรถ	รวม
จำนวน	25	20	10	9	6	5	75
%	33.3	26.7	13.3	12	8	6.7	100

ตาราง 5.21 ข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่

ข้อเสนอแนะให้ปรับปรุง	ลักษณะและสภาพรถ	ความแออัดของผู้โดยสาร	ค่าโดยสารแพง	มารยาทของพนักงานขับรถ	ความตรงต่อเวลา	จำนวนรถโดยสาร	รวม
จำนวน	20	12	10	9	8	4	60
%	33.3	20	16.7	15	8.3	6.7	100

5.4.6 รถแท็กซี่

ผู้ใช้บริการมีข้อเสนอแนะดังตาราง 5.21 เรียงลำดับตามจำนวนผู้ใช้บริการที่ให้ข้อเสนอแนะจากมากไปหาน้อย

ก. ร้อยละ 33.3 ลักษณะและสภาพรถ คือ สภาพรถที่นำมาใช้รับส่งผู้โดยสาร บางคันเก่ามาก เพราะบางครั้งอาจต้องมีการซ่อมแซมระหว่างทาง และอาจไม่ปลอดภัยต่อผู้โดยสาร

ข. ร้อยละ 20 ความแออัดของผู้โดยสาร คือ ควรรับผู้โดยสารให้เหมาะสมกับสภาพรถ ไม่ให้แออัดจนเกินไป ทำให้ไม่สะดวกต่อการนั่งรถและขึ้นลงรถ

ค. ร้อยละ 16.7 ค่าโดยสารแพง คือ ควรกำหนดราคาค่าโดยสารที่แน่นอน ๆ เช่น เมื่อน้ำมันขึ้นราคาค่าโดยสารก็ขึ้น แต่เมื่อน้ำมันลงค่าโดยสารกลับไม่ลดตาม

ง. ร้อยละ 15 มารยาทของพนักงานขับรถ คือ

(1) ผู้ขับขี่ควรขับด้วยความระมัดระวังและคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร

(2) ไม่ขับรถด้วยความเร็วหรือหวาดเสียวเกินไป

(3) ผู้ขับขี่ควรปรับปรุงมารยาทในการพูดจา เช่นควรพูดให้สุภาพ และไม่หยาบ-คายต่อผู้โดยสาร

จ. ร้อยละ 8.3 ความตรงต่อเวลา คือ ควรกำหนดเวลาการปล่อยรถที่แน่นอนไม่ควรจะรอจนกว่าผู้โดยสารจะเต็ม

ฉ. ร้อยละ 6.7 จำนวนรถโดยสาร คือ ควรเพิ่มจำนวนรถในช่วงเวลา 20.30-22.00 น. ให้มากขึ้น

5.5 การวิเคราะห์ข้อมูลจากผู้ใช้บริการ

5.5.1 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลการเดินทาง

จากข้อมูลทั่วไปและข้อมูลการเดินทางจะทำให้ทราบถึงกลุ่มคนที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะประเภทดังกล่าว ซึ่งจะช่วยประกอบการพิจารณาในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รายได้ของกลุ่มผู้ใช้บริการ ช่วยในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ความถี่ในการให้บริการ ช่วยกำหนดปริมาณรถ และเวลาที่ใช้เดินทาง อาจช่วยในการจัดรถให้เพียงพอกับกลุ่มผู้ใช้บริการ เป็นต้น

5.5.2 ข้อมูลการให้ความพอใจและความคาดหวัง

ในการพิจารณาหาค่าผลต่างความคาดหวังและความพอใจนั้น สามารถแสดงถึงความแตกต่างระหว่างคุณภาพที่ผู้ใช้บริการได้รับ และใช้ในการหาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่ง

สาธารณะให้ดียิ่งขึ้น ดังนั้นในการพิจารณาเราจะพิจารณาได้เป็น 2 กรณี คือ พิจารณาแต่ละปัจจัย และพิจารณารถโดยสารแต่ละประเภท ดังนี้

ก. พิจารณาแต่ละปัจจัย

การหาแนวทางในการพิจารณาแต่ละปัจจัยนั้น จะพิจารณาว่ารถโดยสารประเภทใดที่ให้บริการควรมีการพัฒนารถโดยสารประเภทใดเป็นอันดับแรก ซึ่งทุกปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัย จะได้รับการพิจารณาเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา แต่ทั้งนี้จะต้องขึ้นกับข้อมูลผลต่างของความคาดหวังและความพอใจ เช่น จากข้อมูลการเปรียบเทียบผลต่างของความคาดหวังและความพอใจของรถโดยสารประเภทต่าง ๆ ดังภาพประกอบ เมื่อพิจารณาปัจจัยหลักที่ 1 ราคาค่าโดยสาร พบว่า รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ มีค่าผลต่างสูงสุด ฉะนั้นในการพิจารณาปัจจัยหลักที่ 1 เพื่อนำไปปรับปรุงนั้น ควรพิจารณารถตู้ประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ เป็นอันดับแรก ผลจากการพิจารณาแต่ละปัจจัยสามารถแสดงดังตาราง 5.22

ข. พิจารณารถโดยสารแต่ละประเภท

การหาแนวทางในการพัฒนาโดยพิจารณารถโดยสารแต่ละประเภทนั้นจะพิจารณาว่ารถโดยสารแต่ละประเภทควรมีการพัฒนาปัจจัยใดเป็นอันดับแรก ทั้งนี้จะขึ้นอยู่กับข้อมูลผลต่างของความคาดหวังและความพอใจ เช่น จากข้อมูลผลต่างความคาดหวังและความพอใจของรถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช ดังภาพประกอบ พบว่า ปัจจัยหลักที่ 9 มีค่าผลต่างสูงสุด ดังนั้นการพัฒนารถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช จึงควรพิจารณาปัจจัยหลักที่ 9 เป็นอันดับแรก ผลจากการพิจารณารถโดยสารแต่ละประเภทสามารถแสดงดังตาราง 5.23

ตาราง 5.22 ผลการพิจารณาเพื่อนำไปปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะของรถประเภทต่าง ๆ ที่ให้บริการในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ โดยพิจารณาแต่ละปัจจัยต่าง ๆ ทั้ง 9 ปัจจัยหลัก

ปัจจัยหลัก	ประเภทรถที่ต้องปรับปรุงลำดับแรก
1. ราคาค่าโดยสาร	- รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์
2. ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ	- รถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช
3. มารยาทในการให้บริการ	- รถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช
4. เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	- รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์
5. เวลาและความเพียงพอในการให้บริการ	- รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์
6. ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ	- รถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช
7. ความปลอดภัย	- รถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช
8. ความสะดวกในการให้บริการ	- รถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช
9. ความสะดวกสบายในการใช้บริการ	- รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

ตาราง 5.23 ผลจากการพิจารณาเพื่อนำไปปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะโดยพิจารณาจากรถประเภทต่างๆ

ประเภทรถ	ปัจจัยที่ต้องปรับปรุงเป็นอันดับแรก
1. รถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช	- ปัจจัยที่ 9 ความสะดวกสบายในการใช้บริการ
2. รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช	- ปัจจัยที่ 9 ความสะดวกสบายในการใช้บริการ
3. รถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช	- ปัจจัยที่ 2 ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ - ปัจจัยที่ 3 มารยาทในการให้บริการ - ปัจจัยที่ 8 ความสะดวกในการให้บริการ
4. รถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์	- ปัจจัยที่ 9 ความสะดวกสบายในการใช้บริการ
5. รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์	- ปัจจัยที่ 2 ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ
6. รถแท็กซี่	- ปัจจัยที่ 2 ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ

สำหรับแนวทางในการพิจารณาในแต่ละปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัย ผู้วิจัยได้มีข้อเสนอแนะปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจจะช่วยให้ระบบขนส่งสาธารณะมีการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น นอกเหนือจากการทำแบบสอบถามผู้ใช้บริการ ดังตาราง 5.24

ตาราง 5.24 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงปัจจัยหลักทั้ง 9 ปัจจัย ของรถประเภทต่าง ๆ

ปัจจัย	ข้อเสนอแนะในการปรับปรุง
1. ราคาค่าโดยสาร	1.กำหนดอัตราค่าโดยสารที่แน่นอน และควรติดบอร์ดไว้ให้ในรถให้ผู้โดยสารได้รับทราบ 2.มีการเก็บอัตราค่าโดยสารให้เป็นไปตามข้อกำหนดอย่างเคร่งครัด และมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารแจ้งหมายเลขรถ ประเภทรถ ที่มีการเก็บอัตราค่าโดยสารไม่เป็นไปตามข้อกำหนด มายังหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น บริษัทโพธิ์ทองขนส่ง (2505) จำกัด, สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา เป็นต้น พร้อมทั้งมีการกำหนดโทษที่แน่นอน 3. พิจารณาและปรับราคาค่าโดยสารให้เหมาะกับสภาพเศรษฐกิจ
2. ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ	1.เปลี่ยนลักษณะสภาพรถที่เก่าให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน เพื่อเพิ่มความมั่นใจให้กับผู้โดยสาร 2.เปลี่ยนลักษณะรถโดยสารให้สะดวกต่อการขึ้นลง 3.ให้ผู้ขับขี่ตรวจความพร้อมของสภาพรถและเครื่องยนต์ก่อนการให้บริการอย่างเคร่งครัด
3. มารยาทในการให้บริการ	1.จัดอบรมพนักงานขับรถให้ดมีความสุภาพในการขับขี่และคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นหลัก 2.จัดอบรมพนักงานเก็บเงินให้มีความสุภาพ เช่น ในเรื่องกริยามารยาทในการเก็บเงิน และช่วยเหลือบุคคลที่ถือของหนัก ฯลฯ

ตาราง 5.24 (ต่อ)

ปัจจัย	ข้อเสนอแนะในการปรับปรุง
3. มารยาทในการให้บริการ (ต่อ)	3.ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทราบทั่วกัน โดยการแจ้งหมายเลขรถ หรือผู้ให้บริการที่ไม่สุภาพมายังหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น บริษัท โพธิ์ทองขนส่ง (2505) จำกัด, สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา เป็นต้น พร้อมทั้งมีมาตรการกำหนดโทษที่แน่นอน
4. เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	1.ให้ผู้ขับขี่เคร่งครัดในการรักษาเวลาในการเดินทาง ไม่ควรรอผู้โดยสารที่รับระหว่างทางนานเกินไป และควรคำนึงถึงผู้โดยสารกลุ่มแรกเป็นหลัก เพื่อให้เวลาในการเดินทางของผู้โดยสารลดน้อยลง 2.ปรับความถี่การให้บริการหรือเพิ่มจำนวนรถเพื่อลดเวลาการรอใช้บริการ
5. เวลาและความเพียงพอในการให้บริการ	1.ปรับจำนวนรถให้มีความเหมาะสมกับความต้องการของผู้ใช้บริการ 2.ปรับเปลี่ยนช่วงเวลาให้เหมาะสมกับความต้องการของผู้ใช้บริการ
6. ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ	1.กำหนดความถี่ในการปล่อยรถให้แน่นอนในแต่ละช่วงเวลา 2.กำหนดเวลาเริ่มและหยุดให้บริการให้ชัดเจนและประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารได้ทราบ
7. ความปลอดภัย	1.อบรมพนักงานขับรถให้ขับขี่อย่างปลอดภัย 2.เคร่งครัดให้ผู้ขับขี่ตรวจสอบสภาพรถ เช่น เครื่องยนต์ บันไดขึ้น-ลงรถ และที่นั่ง ให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย

ตาราง 5.24 (ต่อ)

ปัจจัย	ข้อเสนอแนะในการปรับปรุง
7. ความปลอดภัย (ต่อ)	3.เคร่งครัดในการขับขี่ของพนักงานขับรถและประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารหรือผู้ขับขี่ยวดยานบนท้องถนนแจ้งหมายเลขรถมายังหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น บริษัทโพธิ์ทองขนส่ง (2505) จำกัด และสำนักงานขนส่ง หากผู้ขับรถขับขี่อย่างประมาท
8. ความสะดวกในการให้บริการ	1.ติดตั้งป้ายและที่พักผู้โดยสารในที่ที่ปลอดภัยและมีที่กำบังแดดและฝนไม่ให้สาดได้ 2.กรณีที่มีผู้โดยสารบริเวณนั้นเป็นจำนวนมาก การกำหนดเป็นที่จอดรถ โดยต้องไม่มีผลกระทบต่อการจราจร
9. ความสะดวกสบายในการใช้บริการ	1.ติดตั้งสัญญาณกริ่งที่สามารถใช้การได้ในตำแหน่งที่ผู้ใช้บริการสามารถลดได้ทันหรือมีการติดตั้งเพิ่มเติมในตำแหน่งที่ต่ำลงและสามารถมองเห็นได้ชัดเจน 2. ป รับปรุงลักษณะที่นั่งโดยสารให้มีจำนวนที่นั่งเพียงพอกับเก้าอี้ที่จัดเตรียมไว้ในรถและปรับปรุงทางขึ้น-ลง ให้มีความสะดวก

5.5.3 ข้อมูลปัญหาที่เกิดขึ้นและข้อเสนอแนะต่างๆ

จากข้อมูลข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการ เป็นข้อมูลที่ช่วยประกอบการพิจารณา และอาจช่วยให้การพัฒนามีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกเหนือจากการพิจารณาแนวทางการพัฒนากรณีที่1 ปัจจัยต่างๆ และกรณีที่ 2 ประเภทรถ ซึ่งสามารถแสดงดังตาราง 5.25 พบว่าการพิจารณาแนวทางการพัฒนาแต่ละวิธีเริ่มมีความเหมือนกัน โดยแสดงดังตาราง 5.26 ซึ่งจะช่วยให้เกิดความมั่นใจในแนวทางการพัฒนามากยิ่งขึ้น

ตาราง 5.25 เปรียบเทียบผลการพิจารณาแนวทางในการปรับปรุง โดยใช้กรณีที่ 1 กรณีที่ 2 และข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการ

ประเภทรถ	กรณีที่ 1 ปัจจัย	กรณีที่ 2 ประเภทรถ	ข้อเสนอแนะให้ปรับปรุง
1. รถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช	ปัจจัยที่ 2 : ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ ปัจจัยที่ 3 : มารยาทในการให้บริการ ปัจจัยที่ 7 : ความปลอดภัย	ปัจจัยที่ 9 : ความสะดวกสบายในการใช้บริการ	ลดความแออัดของผู้โดยสาร
2. รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช	ปัจจัยที่ 9 : ความสะดวกสบายในการใช้บริการ	ปัจจัยที่ 9 : ความสะดวกสบายในการใช้บริการ	ลดความแออัดของผู้โดยสาร
3. รถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช	ปัจจัยที่ 6 : ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ ปัจจัยที่ 8 : ความสะดวกในการให้บริการ	ปัจจัยที่ 2 : ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ ปัจจัยที่ 3 : มารยาทในการให้บริการ ปัจจัยที่ 8 : ความสะดวกในการให้บริการ	ปรับปรุงมารยาทในการขับขี่
4. รถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์	ปัจจัยที่ 5 : เวลาและความเพียงพอในการให้บริการ	ปัจจัยที่ 9 : ความสะดวกสบายในการใช้บริการ	ปรับปรุงมารยาทของพนักงานขับรถ

ตาราง 5.25 (ต่อ)

ประเภทรถ	กรณีที่ 1 ปัจจัย	กรณีที่ 2 ประเภทรถ	ข้อเสนอแนะ
5. รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์	ปัจจัยที่ 1 : ราคาค่าโดยสาร ปัจจัยที่ 4 : เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ปัจจัยที่ 5 : เวลาและความเพียงพอในการให้บริการ	ปัจจัยที่ 2 : ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ	ลดความแออัดของผู้โดยสาร
6. รถแท็กซี่	ปัจจัยที่ 4 : เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (การรอรถ)	ปัจจัยที่ 2 : ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ	ปรับปรุงลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ

ตาราง 5.26 สรุปผลการพิจารณาปัจจัยที่ควรปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทาง สงขลา - หาดใหญ่

ประเภทรถ	ปัจจัยที่ควรปรับปรุง
1. รถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช	1.1 ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ (ความหนาแน่นของผู้โดยสาร) 1.2 ความปลอดภัย (ติดเข็มขัดนิรภัย, ตรวจสภาพรถ)
2. รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช	2.1ความสะดวกสบายในการใช้บริการ (ความสะอาดของรถ, ความสบายของที่นั่ง) 2.2 ความหนาแน่นของผู้โดยสาร
1. รถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช	3.1 มารยาทในการให้บริการ 3.2 ความสะดวกในการใช้บริการ (ป้ายและที่พัก) 3.3 ความหนาแน่นของผู้โดยสาร
2. รถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์	4.1 มารยาทของพนักงานขับรถ 4.2 ความสะดวกสบายในการใช้บริการ 4.3 เวลาและความเพียงพอในการให้บริการ (จำนวนรถที่ให้บริการ)
5. รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์	5.1 ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ (ความหนาแน่นของผู้โดยสาร) 5.2 เวลาที่ใช้ในการเดินทาง
6. รถแท็กซี่	6.1 ลักษณะและสภาพรถที่ให้บริการ (สภาพรถที่เก่า) 6.2 เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (เวลาที่ใช้รอรถ)

5.6 ผู้ให้บริการ

การวิจัยนี้ได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ทุกประเภท ซึ่งได้ทำการสัมภาษณ์ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ส่วนที่ 2 จะเป็นข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายต่อปีของผู้ให้บริการ

5.6.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้บริการ

จากแบบสัมภาษณ์ในส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป สามารถแสดงลักษณะกลุ่มผู้ให้บริการได้ดังตาราง 5.27 – 5.31 พบว่า ผู้ให้บริการทั้งหมดเป็นเพศชาย มีอายุเฉลี่ย 31 - 35 ปี มากที่สุด ส่วนใหญ่มีความพอใจในอาชีพขับรถ และมีผู้ให้บริการรถสองแถวประจำทางยังไม่พอใจในอาชีพขับรถ และมีชั่วโมงการขับรถที่นานไป คือขับรถ 8.8 ชั่วโมง/วัน ซึ่งโดยส่วนใหญ่ชั่วโมงการขับรถจะไม่เกิน 8 ชั่วโมง/วัน

5.6.2 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายต่อปีของผู้ให้บริการ

จากข้อมูลในส่วนที่ 2 ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ และเก็บข้อมูลค่าใช้จ่าย รายได้ของผู้ให้บริการ สามารถแสดงผลการวิจัย และอภิปรายผลการวิจัยของผู้ให้บริการได้ ดังนี้

ก. ค่าใช้จ่าย และรายได้ของผู้ให้บริการ

ข. อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อเงินลงทุนของผู้ให้บริการ

5.7 ค่าใช้จ่ายและรายได้ของผู้ให้บริการ

5.7.1 ค่าใช้จ่ายของผู้ให้บริการ

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะแต่ละประเภท แสดงค่าใช้จ่ายต่อปีได้ดังตาราง 5.32 ถึงตาราง 5.37 โดยใช้อายุการใช้งานของรถแต่ละประเภท ตามที่บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์กำหนดในระหว่างทำการวิจัย พร้อมทั้งพิจารณาวันทำงานตามที่ผู้ให้บริการปฏิบัติ

เมื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายต่อปีของรถขนส่งสาธารณะแต่ละประเภทดังตาราง 5.38 โดยพิจารณาเป็น 3 กรณี คือ รถใหม่ รถมือสอง และรถเช่า

5.7.1.1 กรณีรถใหม่ พบว่า ผู้ให้บริการรถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีค่าใช้จ่ายมากที่สุด คือ 666,163 บาท/ปี และผู้ให้บริการรถแท็กซี่ มีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด คือ 178,185 บาท/ปี

5.7.1.2 กรณีรถมือสอง พบว่า ผู้ให้บริการรถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีค่าใช้จ่ายมากที่สุด คือ 656,869 บาท/ปี และผู้ให้บริการรถแท็กซี่ มีค่าใช้จ่าย น้อยที่สุด คือ

ตาราง 5.27 จำนวนและร้อยละของผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามเพศ

เพศ	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รถแท็กซี่		รวม	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
ชาย	30	100	20	100	30	100	5	100	14	100	39	100	138	100
หญิง	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	30	100	20	100	30	100	5	100	14	100	39	100	138	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.28 จำนวนและร้อยละของผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามอายุ

อายุ (ปี)	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รถแท็กซี่		รวม	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
20 - 25	2	6.7	0	0	0	0	1	20	0	0	1	2.6	4	2.9
26 - 30	6	20	0	0	2	6.7	2	40	5	35.7	2	5.1	17	12.4
31 - 35	16	53.4	2	10	9	30	1	20	4	28.6	5	12.8	37	26.8
36 - 40	4	13.3	1	5	9	30	0	0	0	0	8	20.5	22	15.9
41 - 45	1	3.3	6	30	6	20	0	0	2	14.3	10	25.6	25	18.1
46 - 50	1	3.3	9	45	4	13.3	1	20	2	14.3	11	28.3	28	20.3
50 ปีขึ้นไป	0	0	2	10	0	0	0	0	1	7.1	2	5.1	5	3.6
รวม	30	100	20	100	30	100	5	100	14	100	39	100	138	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.29 จำนวนและร้อยละของผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามความพอใจในอาชีพ

ความพอใจในอาชีพ	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รถแท็กซี่		รวม	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
พอใจ	25	83.3	12	60	7	23.3	4	80	7	50	28	71.8	83	60.1
ยังไม่พอใจ	5	16.7	8	40	23	76.7	1	20	7	50	11	28.2	55	39.9
รวม	30	100	20	100	30	100	5	100	14	100	39	100	139	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.30 จำนวนของผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามการประกอบอาชีพอื่นนอกจากการขับรถ

การประกอบอาชีพอื่น	รถบัสสายเก่า [1]	รถตู้สายเก่า [1]	รถสองแถว	รถบัสสายใหม่ [2]	รถตู้สายใหม่ [2]	รถแท็กซี่	รวม
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน
ไม่	29	17	28	4	13	33	124
ทำนา	1	0	0	1	0	0	2
ทำสวน	0	3	2	0	1	4	10
พนักงานบริษัท	0	0	0	0	0	1	1
ข้าราชการ	0	0	0	0	0	1	1
รวม	30	20	30	5	14	39	138

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.31 จำนวนและร้อยละของผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามชั่วโมงการขับรถ

ชั่วโมงการขับรถ	รถบัสสายเก่า [1]		รถตู้สายเก่า [1]		รถสองแถว		รถบัสสายใหม่ [2]		รถตู้สายใหม่ [2]		รถแท็กซี่		รวม	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
นานไป	7	23.3	0	0	19	63.3	0	0	2	14.3	17	43.6	45	32.6
ไม่นาน	23	76.7	20	100	11	36.7	5	100	12	85.7	22	56.4	93	67.4
รวม	30	100	20	100	30	100	5	100	14	100	39	100	138	100

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

(1) ผู้ให้บริการรถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีชั่วโมงการขับรถ เฉลี่ย 8.4 ชั่วโมง/วัน

(2) ผู้ให้บริการรถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีชั่วโมงการขับรถ เฉลี่ย 7.1 ชั่วโมง/วัน

(3) ผู้ให้บริการรถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีชั่วโมงการขับรถ เฉลี่ย 5.2 ชั่วโมง/วัน และหากบางวันมีจำนวนรถที่ให้บริการน้อย มีชั่วโมงการขับรถ 8.8 ชั่วโมง/วัน

(4) ผู้ให้บริการรถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ มีชั่วโมงการขับรถ เฉลี่ย 7.7 ชั่วโมง/วัน

(5) ผู้ให้บริการรถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ มีชั่วโมงการขับรถ เฉลี่ย 6.7 ชั่วโมง/วัน

(6) ผู้ให้บริการรถแท็กซี่ มีชั่วโมงการขับรถ เฉลี่ย 4 ชั่วโมง/วัน

ตาราง 5.32 ค่าใช้จ่ายต่อปี ของผู้ให้บริการรถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

รายละเอียด	ค่าใช้จ่าย (บาท/ปี)			
	รถใหม่		รถมือสอง	
	$\bar{X}$	σ	$\bar{X}$	σ
ค่าบำรุงรักษา				
- แบตเตอรี่	7,100	141.42	6,900	670.82
- น้ำมันหล่อลื่น	13,200	1697.06	13,706	433.59
- ยางรถยนต์	36,000	1697.06	20,000	0
- ไส้กรอง	12,000	0	14,000	1224.75
- ซ่อมช่วงล่าง	3,000	0	2,400	0
ต่อทะเบียน	3,500	0	3,500	0
ต่อใบขับขี่	150	0	150	0
ประกัน พรบ.	35,000	0	37,000	0
ประกันภัยรถ	35,000	0	35,000	0
ค่าน้ำมันรถ [1]	324,000	0	324,000	0
ค่าเลขหมายรถ [2]	1,925	0	1,925	0
ค่าคิว	3,888	0	3,888	0
ค่าแรง (600 บาท/วัน) [3]	194,400		194,400	
รวม	666,163	3,535.53	656,869	2,329.15

หมายเหตุ: [1] ค่าน้ำมันรถใหม่ 1,000 บาท/วัน ค่าน้ำมันรถมือสอง 1,000 บาท/วัน

[2] ผู้ขับขี่ที่จะให้บริการในเส้นทางนี้ ต้องเสียค่าใช้จ่ายแก่ผู้ขับขี่ที่จะเลิกบริการ ซึ่งผู้ขับขี่ใหม่จะได้เลขหมายรถที่เลิกให้บริการ สำหรับรถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช ราคา 70,000 บาทต่อเลขหมายรถ โดยพิจารณาเสมือนการสูญเสียดอกเบี้ยเงินฝากในปัจจุบัน 2.75% ต่อปี

[3] พิจารณาวันทำงาน 324 วัน/ปี

รถใหม่ ราคา 1,200,000 บาท คิดอายุการใช้งาน 10 ปี สำหรับรถมือสองราคา 900,000 บาท คิดอายุการใช้งาน 5 ปี

$\bar{X}$ คือ ค่าเฉลี่ยตัวอย่างของค่าใช้จ่าย σ คือ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าใช้จ่าย

ตาราง 5.33 ค่าใช้จ่ายต่อปี ของผู้ให้บริการรถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

รายละเอียด	ค่าใช้จ่าย (บาท/ปี)				
	รถใหม่		รถมือสอง		รถเช่า
	$\bar{X}$	σ	$\bar{X}$	σ	
ค่าบำรุงรักษา					
- แบตเตอรี่	1,750	100	1,750	212.13	-
- น้ำมันหล่อลื่น	15,000	1200	15,200	536.66	-
- ยางรถยนต์	2,400	0	2,300	433.59	-
- ล้างตู้แอร์	1,300	167.33	1,413	109.55	-
- ไดเออร์	740	69.28	750	89.44	-
- น้ำยาปรับอากาศ	1,200	50	1,200	130.38	-
- ไส้กรอง	180	16.33	180	14.14	-
- ซ่อมช่วงล่าง	3,500	816.50	3,940	418.33	-
ต่อทะเบียน	1,500	0	1,500	0	-
ต่อใบขับขี่	150	0	150	0	150
ประกัน พรบ.	1,525	0	1,525	0	-
ประกันภัยรถ	28,000	250	28,200	273.86	-
ค่าน้ำมันรถ [1]	156,000	0	171,600	0	171,600
ค่าเลขหมายรถ [2]	5,500	0	5,500	0	-
ค่าเช่า (600 บาท/วัน) [3]	-	-	-	-	187,200
ค่าคิว (120 บาท/วัน) [3]	37,440	0	37,440	0	37,440
ค่าแรง (300 บาท/วัน) [3]	93,600	0	93,600	0	93,600
รวม	349,785	2,669.44	366,248	2,218.08	489,990

หมายเหตุ: [1] ค่าน้ำมันรถใหม่ 500 บาท/วัน รถมือสอง 550 บาท/วัน รถเช่า 550 บาท/วัน

[2] ผู้ขับขี่ที่จะให้บริการในเส้นทางนี้ ต้องเสียค่าใช้จ่ายแก่ผู้ขับขี่ที่จะเลิกบริการ ซึ่งผู้ขับขี่ใหม่จะได้เลขหมายรถที่เลิกให้บริการ สำหรับรถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช ราคา 200,000 บาทต่อเลขหมายรถ โดยพิจารณาเสมือนการสูญเสียดอกเบี้ยเงินฝากในปัจจุบัน 2.75% ต่อปี

[3] พิจารณาวันทำงาน 312 วัน/ปี

รถใหม่ ราคา 1,025,000 บาท คิดอายุการใช้งาน 15 ปี สำหรับรถมือสองราคา 520,000 บาท คิดอายุการใช้งาน 10ปี

$\bar{X}$ คือ ค่าเฉลี่ยของค่าใช้จ่าย σ คือ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าใช้จ่าย ในส่วนของรถเช่านั้นจะมีตัวอย่างเพียง 1 ตัวอย่าง จากจำนวนตัวอย่าง 20 ตัวอย่าง

ตาราง 5.34 ค่าใช้จ่ายต่อปี ของผู้ให้บริการรถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

รายละเอียด	ค่าใช้จ่าย (บาท/ปี)				
	รถใหม่		รถมือสอง		รถเช่า
	$\bar{X}$	σ	$\bar{X}$	σ	
ค่าบำรุงรักษา					
- แบตเตอรี่	1,360	349.29	1,400	0	-
- น้ำมันหล่อลื่น	11,200	1095.45	12,480	1073.31	-
- ยางรถยนต์	6,580	349.29	6,800	349.29	-
- ล้างตู้แอร์	1,000	141.42	1,000	616.54	-
- น้ำยาปรับอากาศ	1,000	0	1,000	0	-
- ไส้กรอง	1,420	130.38	1,540	268.33	-
ต่อทะเบียน	1,500	0	1,500	0	-
ต่อใบขับขี่	150	0	150	0	150
ประกัน พรบ.	1,800	0	1,800	0	-
ประกันภัยรถ	24,500	0	23,000	0	-
ค่าน้ำมันรถ [1]	117,600	0	134,400	0	134,400
ค่าเลขหมายรถ [2]	7,000	0	7,000	0	-
ค่าเช่า (400 บาท/วัน) [3]	-	-	-	-	134,400
ค่าคิว (20 บาท/วัน) [3]	6,720	0	6,720	0	6,720
ค่าแรง (200 บาท/วัน) [3]	67,200	0	67,200	0	67,200
รวม	249,030	2,065.83	265,990	2,307.47	342,870

หมายเหตุ: [1] ค่าน้ำมันรถใหม่ 350 บาท/วัน รถมือสองและรถเช่า 400 บาท/วัน

[2] ผู้ขับขี่ที่จะให้บริการในเส้นทางนี้ ต้องเสียค่าใช้จ่ายแก่ผู้ขับขี่ที่จะเลิกบริการ ซึ่งผู้ขับขี่ใหม่จะได้เลขหมายรถที่เลิกให้บริการ

[3] พิจารณาวันทำงาน 336 วัน/ปี

รถใหม่ ราคา 450,000 บาท คิดอายุการใช้งาน 15 ปี รถมือสอง 225,000 บาท คิดอายุการใช้งาน 10 ปี

$\bar{X}$ คือ ค่าเฉลี่ยของค่าใช้จ่าย σ คือ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าใช้จ่าย ในส่วนของรถเช่านั้นจะมีตัวอย่างเพียง 1 ตัวอย่าง จากจำนวนตัวอย่าง 30 ตัวอย่าง

ตาราง 5.35 ค่าใช้จ่ายต่อปี ของผู้ให้บริการรถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

รายละเอียด	ค่าใช้จ่าย (บาท/ปี)	
	รถมือสอง	
	$\overline{X}$	σ
ค่าบำรุงรักษา		
- แบตเตอรี่	6,100	1341.64
- น้ำมันหล่อลื่น	12,420	531.04
- ยางรถยนต์	22,200	5630.28
- ไส้กรอง	12,100	2509.98
- ซ่อมช่วงล่าง	2,400	0
ต่อทะเบียน	3,500	0
ต่อใบขับขี่	150	0
ประกัน พรบ.	37,000	0
ประกันภัยรถ	35,000	1060.66
ค่าน้ำมันรถ [1]	312,000	0
ค่าเลขหมายรถ [2]	1,925	0
ค่าคิว	4,032	0
ค่าแรง (500 บาท/วัน) [3]	156,000	0
รวม	604,827	11,073.60

หมายเหตุ: [1] ค่าน้ำมันรถมือสอง 1,000 บาท/วัน

[2] ผู้ขับขี่ที่จะให้บริการในเส้นทางนี้ ต้องเสียค่าใช้จ่ายแก่ผู้ขับขี่ที่จะเลิกบริการ ซึ่งผู้ขับขี่ใหม่จะได้เลขหมายรถที่เลิกให้บริการ สำหรับรถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ ราคา 70,000 บาท/เลขหมายรถ โดยพิจารณาเสมือนการสูญเสียดอกเบี้ยเงินฝากในปัจจุบัน 2.75% ต่อปี

[3] พิจารณาวันทำงาน 312 วัน/ปี

รถมือสอง ราคา 1,000,000 บาท คิดอายุการใช้งาน 5 ปี

$\overline{X}$ คือ ค่าเฉลี่ยของค่าใช้จ่าย σ คือ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าใช้จ่าย ส่วนใหญ่รถที่ให้บริการนั้นจะเป็นรถมือสอง

ตาราง 5.36 ค่าใช้จ่ายต่อปี ของผู้ให้บริการรถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง ถนนลพบุรีราเมศวร์

รายละเอียด	ค่าใช้จ่าย (บาท/ปี)				
	รถใหม่		รถมือสอง		รถเช่า
	$\overline{X}$	σ	$\overline{X}$	σ	
ค่าบำรุงรักษา					
- แบตเตอรี่	1,625	206.16	1,700	122.48	-
- น้ำมันหล่อลื่น	15,300	1800.00	14,400	0	-
- ยางรถยนต์	2,322	185.59	2,140	296.65	-
- ล้างตู้แอร์	1,240	167.33	1,280	109.55	-
- ไดเออร์	690	155.72	606	184.88	-
- น้ำยาปรับอากาศ	1,325	250.00	1,400	0	-
- ไส้กรอง	167	14.14	174	0	-
- ซ่อมช่วงล่าง	3,000	816.50	3,400	1140.18	-
ต่อทะเบียน	1,500	0	1,500	0	-
ต่อใบขับขี่	150	0	150	0	150
ประกัน พรบ.	1,525	0	1,525	0	-
ประกันภัยรถ	26,800	2138.93	26,570	2464.65	-
ค่าน้ำมันรถ [1]	156,000	0	171,600	0	187,200
ค่าเลขหมายรถ [2]	5,500	0	5,500	0	-
ค่าเช่า (600 บาท/วัน) [3]	-	-	-	-	187,200
ค่าคิว (120 บาท/วัน) [3]	37,440	0	37,440	0	37,440
ค่าแรง (300 บาท/วัน) [3]	93,600	0	93,600	0	93,600
รวม	348,184	5,734.37	362,985	4,318.39	505,590

หมายเหตุ: [1] ค่าน้ำมันรถใหม่ 500 บาท/วัน รถมือสอง 550 บาท/วัน รถเช่า 600 บาท/วัน

[2] ผู้ขับขี่ที่จะให้บริการในเส้นทางนี้ ต้องเสียค่าใช้จ่ายแก่ผู้ขับขี่ที่จะเลิกบริการซึ่งผู้ขับขี่ใหม่จะได้เลขหมายรถที่เลิกให้บริการ สำหรับรถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ ราคา 200,000 บาท/เลขหมายรถ โดยพิจารณาเสมือนการสูญเสียดอกเบี้ยเงินฝากในปัจจุบัน 2.75% ต่อปี

[3] พิจารณาวันทำงาน 312 วัน/ปี

รถใหม่ ราคา 1,100,000 บาท คิดอายุการใช้งาน 15 ปี สำหรับรถมือสองราคา 600,000 บาท คิดอายุการใช้งาน 10 ปี

$\overline{X}$ คือ ค่าเฉลี่ยของค่าใช้จ่าย σ คือ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าใช้จ่าย ในส่วนของรถเช่านั้นจะมีตัวอย่างเพียง 1 ตัวอย่าง จากจำนวนตัวอย่าง 14 ตัวอย่าง

ตาราง 5.37 ค่าใช้จ่ายต่อปี ของผู้ให้บริการรถแท็กซี่

รายละเอียด	ค่าใช้จ่าย (บาท/ปี)				
	รถใหม่		รถมือสอง		รถเช่า
	$\bar{X}$	σ	$\bar{X}$	σ	
ค่าบำรุงรักษา					
- แบตเตอรี่	1,640	41.83	1,605	43.98	-
- น้ำมันหล่อลื่น	7,312	373.52	7,365	1482.93	-
- ยางรถยนต์	1,730	75.83	1,745	60.76	-
- ล้างตู้แอร์	1,200	0	1,222	112.09	-
- ไดเออร์	780	44.72	820	80.52	-
- น้ำยาปรับอากาศ	1,133	115.47	1,144	91.36	-
- ไส้กรอง	180	0	118	14.24	-
- ซ่อมช่วงล่าง	3,000	0	5,000	0	-
ต่อทะเบียน	1,500	0	1,500	0	-
ต่อใบขับขี่	150	0	150	0	150
ประกัน พรบ.	1,090	0	1,090	0	-
ประกันภัยรถ	20,000	0	25,000	0	-
ค่าน้ำมันรถ [1]	64,800	0	64,800	0	64,800
ค่าเลขหมายรถ [2]	770	0	770	0	-
ค่าเช่า (350 บาท/วัน) [3]	-	-	-	0	113,400
ค่าคิว (25 บาท/วัน) [3]	8,100	0	8,100	0	8,100
ค่าแรง (200 บาท/วัน) [3]	64,800	0	64,800	-	64,800
รวม	178,185	651.37	185,229	1,885.88	251,250

หมายเหตุ: [1] ค่าน้ำมันรถใหม่ 200 บาท/วัน รถมือสองและรถเช่า 250 บาท/วัน

[2] ผู้ขับขี่ที่จะให้บริการในเส้นทางนี้ ต้องเสียค่าใช้จ่ายแก่ผู้ขับขี่ที่จะเลิกบริการ ซึ่งผู้ขับขี่ใหม่จะได้เลขหมายรถที่เลิกให้บริการ สำหรับรถแท็กซี่ ราคา 28,000 บาท/เลขหมายรถ โดยพิจารณาเสมือนการสูญเสียดอกเบี้ยเงินฝากในปัจจุบัน 2.75% ต่อปี

[3] พิจารณาวันทำงาน 324 วัน/ปี

รถใหม่ ราคา 420,000 บาท คิดอายุการใช้งาน 15 ปี สำหรับรถมือสองราคา 200,000 บาท คิดอายุการใช้งาน 10 ปี

$\bar{X}$ คือ ค่าเฉลี่ยของค่าใช้จ่าย σ คือ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าใช้จ่าย ในส่วนของรถเช่านั้นจะมีตัวอย่างเพียง 1 ตัวอย่าง จากจำนวนตัวอย่าง 39 ตัวอย่าง

ตาราง 5.38 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายต่อปีของรถแต่ละประเภท

ประเภทรถ	ค่าใช้จ่ายต่อปี (บาท)			พิจารณาวันทำงาน
	รถใหม่	รถมือสอง	รถเช่า	
รถบัสสายเก่า [1]	666,163	656,869	-	324 วัน/ปี
รถตู้สายเก่า [1]	349,785	366,248	489,990	312 วัน/ปี
รถสองแถว	249,030	265,990	342,870	336 วัน/ปี
รถบัสสายใหม่ [2]	-	604,827	-	312 วัน/ปี
รถตู้สายใหม่ [2]	348,184	362,985	505,590	312 วัน/ปี
รถแท็กซี่	178,185	185,229	251,250	324 วัน/ปี

หมายเหตุ : [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

185,229 บาท/ปี

5.7.1.3 กรณีรถเช่า พบว่า ผู้ให้บริการรถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ มีค่าใช้จ่ายมากที่สุด คือ 505,590 บาท/ปี และผู้ให้บริการรถแท็กซี่ มีค่าใช้จ่าย น้อยที่สุด คือ 251,250 บาท/ปี

5.7.2 รายได้ของผู้ให้บริการ

จากการสัมภาษณ์ รายได้ของผู้ให้บริการ สามารถแบ่งรายได้ต่อวันเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงรายได้ต่ำสุด เกิดเนื่องจากวันที่ให้บริการนั้น มีผู้ใช้บริการหรือชั่วโมงการให้บริการน้อยเป็นพิเศษ และช่วงรายได้สูงสุดเกิดขึ้นเนื่องจากวันที่ให้บริการนั้นมีผู้ใช้บริการหรือชั่วโมงการให้บริการมากเป็นพิเศษ

จากตาราง 5.39 พบว่า ผู้ให้บริการรถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีรายได้เฉลี่ย มากที่สุด คือ 3,250 บาท/วัน และ ผู้ให้บริการรถแท็กซี่ มีรายได้เฉลี่ย น้อยที่สุด คือ 700 บาท/วัน

5.8 อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อเงินลงทุนของผู้ให้บริการ

จากข้อมูลรายได้และค่าใช้จ่ายต่อปีของผู้ให้บริการ สามารถหาอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อเงินลงทุนของผู้ให้บริการได้ ดังแสดงในตาราง 5.40 เนื่องจากค่าใช้จ่ายของรถขนส่งสาธารณะแต่ละประเภท และแต่ละกรณี คือรถใหม่ รถมือสอง และรถเช่า มีค่าแตกต่างกันจึงมีผลให้อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อเงินลงทุนแตกต่างกัน ซึ่งสามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

5.8.1 กรณีรถใหม่ ผู้ให้บริการรถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีค่า BCR มากที่สุด เท่ากับ 1.26 และ ผู้ให้บริการรถแท็กซี่ รถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีค่า BCR น้อยที่สุด เท่ากับ 1.01

5.8.2 กรณีรถมือสอง ผู้ให้บริการรถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีค่า BCR มากที่สุด เท่ากับ 1.20 และ ผู้ให้บริการรถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีค่า BCR น้อยที่สุด เท่ากับ 1.01

5.8.3 กรณีรถเช่า ผู้ให้บริการมีค่า BCR น้อยกว่า 1 โดยผู้ให้บริการรถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิชและเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ มีค่า BCR เท่ากับ 0.96 และ ผู้ให้บริการรถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีค่า BCR เท่ากับ 0.88

จากข้อมูลข้างต้นเมื่อเปรียบเทียบรถขนส่งสาธารณะในแต่ละประเภทและแต่ละกรณีคือรถใหม่ รถมือสอง และรถเช่า พบว่ารถส่วนใหญ่มีค่าอัตราผลประโยชน์ต่อเงินลงทุนมากกว่า 1 ซึ่ง

ตาราง 5.39 รายได้ต่อวันของผู้ให้บริการรถขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทาง สงขลา-หาดใหญ่

รายได้	รายได้ต่อวัน (บาท)					
	รถบัสสายเก่า [1]	รถตู้สายเก่า [1]	รถสองแถว	รถบัสสายใหม่ [2]	รถตู้สายใหม่ [2]	รถแท็กซี่
รายได้ต่ำสุด	1,500	1,200	600	1,300	1,300	400
รายได้สูงสุด	5,000	1,800	1,200	4,900	1,800	1000
รายได้เฉลี่ย	3,250	1,500	900	3,100	1,550	700

หมายเหตุ : [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.40 อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อเงินลงทุน ของรถขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทาง สงขลา-หาดใหญ่

ประเภทรถ	รายได้ต่อปี (บาท)	ค่าใช้จ่ายต่อปี (บาท)			อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อเงินลงทุน		
		รถใหม่	รถมือสอง	รถเช่า	รถใหม่	รถมือสอง	รถเช่า
รถบัสสายเก่า [1]	1,053,000	666,163	656,869	-	1.26	1.20	-
รถตู้สายเก่า [1]	468,000	349,785	366,248	489,990	1.01	1.06	0.96
รถสองแถว	302,400	249,030	265,990	342,870	1.01	1.01	0.88
รถบัสสายใหม่ [2]	967,200	-	604,827	-	-	1.14	-
รถตู้สายใหม่ [2]	483,600	348,184	362,985	505,590	1.03	1.08	0.96
รถแท็กซี่	226,800	178,185	185,229	251,250	1.01	1.06	0.90

หมายเหตุ : [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

หมายความว่าการให้บริการอยู่ในสภาวะที่เหมาะสมต่อด้านการลงทุน โดยรถที่เหมาะสมต่อการลงทุนนี้จะเป็นรถใหม่และรถมือสอง และพบว่ารถเช่าจะมีอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อเงินลงทุนน้อยกว่า 1 ซึ่งหมายความว่าการให้บริการนั้นไม่เหมาะสมในด้านการลงทุน ซึ่งในสภาพความเป็นจริงพบว่ารถที่ให้บริการส่วนใหญ่เป็นรถมือสอง มีเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่เป็นรถเช่าหรือรถใหม่

5.9 การวิเคราะห์ข้อมูลจากผู้ให้บริการ

จากข้อมูลของผู้ให้บริการ ซึ่งเป็นข้อมูลค่าใช้จ่ายต่อปี รายได้เฉลี่ย และอัตราผลประโยชน์ต่อเงินลงทุน เป็นข้อมูลที่ช่วยประกอบการพิจารณาในกรณีที่มีการปรับเปลี่ยนอัตราค่าโดยสาร และปรับปรุงการให้บริการให้เป็นอย่างมีประสิทธิภาพ และนอกจากนี้ในกรณีที่มีเงินสนับสนุนจากหน่วยงานอื่นๆ ข้อมูลของผู้ให้บริการสามารถช่วยในการพิจารณาว่ารถโดยสารประเภทใดควรได้รับเงินสนับสนุนในสัดส่วนเท่าใด และพิจารณาปรับปรุงรถขนส่งประเภทใดก่อนเป็นลำดับแรก

5.10 การสำรวจปริมาณผู้โดยสาร

การวิจัยได้เก็บข้อมูลปริมาณผู้โดยสาร โดยทำการสำรวจปริมาณผู้โดยสารเป็น 2 กรณีดังนี้

5.10.1 การสำรวจปริมาณผู้โดยสารจากจำนวนที่นั่ง/ยืนเฉลี่ย จำนวนรถที่ให้บริการ และจำนวนเที่ยว

จากตาราง 5.41 พบว่า รถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 635,040 คน/เดือน มากที่สุด และ รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 31,200 คน/เดือน น้อยที่สุด

5.10.2 การสำรวจปริมาณผู้โดยสารจากชั่วโมงเร่งด่วนเช่นเวลา 07.00-08.00 น. และ 17.00-18.00 น. ชั่วโมงไม่เร่งด่วน 10.00-11.00 น. และ 13.00-14.00 น. ซึ่งได้ทำการสำรวจในช่วงวันพุธและในวันเสาร์ ดังแสดงในตาราง 5.42 และ 5.43 พบว่า

ผู้โดยสารมีจำนวนมากสุดในช่วงเวลาเร่งด่วน รถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญ-จนวนิช มีจำนวนผู้โดยสารมากสุด จำนวน 124 คน

จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ ณ สถานที่รับส่งผู้โดยสารตามจุดต่างๆ ดังแสดงระยะทางระหว่างจุดรับส่งแต่ละจุดในตาราง 4.3 และ ตาราง 4.4 ซึ่งได้แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนผู้โดยสารที่ขึ้นลง ณ จุดรับส่งจุดต่างๆ และระยะทางระหว่างสถานที่รับส่งจุดต่างๆ ในช่วงวันพุธ และวันเสาร์

ตาราง 5.41 ปริมาณผู้โดยสาร ตามความจุของรถกับจำนวนเที่ยวของรถขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทาง สงขลา-หาดใหญ่

ประเภทรถ	จำนวน		จำนวนเที่ยว		จำนวนผู้โดยสาร		หมายเหตุ
	รถที่วิ่งในเส้นทาง	ที่ นั่ง/ยืน เฉลี่ย	ต่อวันต่อคัน	ต่อเดือน	ต่อวัน	ต่อเดือน	พิจารณาวันทำงาน ต่อเดือน
รถบัสสายเก่า [1]	49	60/20	6	7,938	23,520	635,040	27
รถตู้สายเก่า [1]	30	19	6	4,680	3,420	88,920	26
รถสองแถว	82	18/4	4	9,184	7,216	202,048	28
รถบัสสายใหม่ [2]	5	60/20	6	780	2,400	62,400	26
รถตู้สายใหม่ [2]	20	15	4	2,080	1,200	31,200	26
รถแท็กซี่	87	6	4	9,396	2,088	56,376	27

หมายเหตุ: [1] สายเก่าคือเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่คือเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.42 ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทาง สงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามชั่วโมงเร่งด่วนและไม่เร่งด่วน ในช่วงวัน พุทธ

ประเภทรถ	จำนวนผู้โดยสารจาก สงขลา-หาดใหญ่				จำนวนผู้โดยสารจากหาดใหญ่-สงขลา			
	ชั่วโมงเร่งด่วน		ชั่วโมงไม่เร่งด่วน		ชั่วโมงเร่งด่วน		ชั่วโมงไม่เร่งด่วน	
	07.00-08.00 น.	17.00-18.00น.	10.00-11.00 น.	13.00-14.00 น.	07.00-08.00 น.	17.00-18.00 น.	10.00-11.00 น.	13.00-14.00 น.
รถบัสสายเก่า [1]	109	61	49	63	124	85	39	40
รถตู้สายเก่า [1]	19	10	7	13	9	19	10	12
รถสองแถว	34	23	18	12	31	45	19	16
รถบัสสายใหม่ [2]	28	76	26	36	101	70	34	27
รถตู้สายใหม่ [2]	15	15	18	8	14	12	12	8
รถแท็กซี่	30	24	24	18	30	24	18	18

ที่มา: การสำรวจข้อมูลของผู้วิจัย เมื่อวันที่ 14 มกราคม-18 กุมภาพันธ์ 2544

หมายเหตุ: [1] เส้นทาง 407 คือ ถนนกาญจนวนิช

[2] เส้นทาง 414 คือ ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.43 ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทาง สงขลา-หาดใหญ่ จำแนกตามชั่วโมงเร่งด่วนและไม่เร่งด่วน ในช่วงวัน เสาร์

ประเภทรถ	จำนวนผู้โดยสารจาก สงขลา-หาดใหญ่				จำนวนผู้โดยสารจากหาดใหญ่-สงขลา			
	ชั่วโมงเร่งด่วน		ชั่วโมงไม่เร่งด่วน		ชั่วโมงเร่งด่วน		ชั่วโมงไม่เร่งด่วน	
	07.00-08.00 น.	17.00-18.00น.	10.00-11.00 น.	13.00-14.00 น.	07.00-08.00 น.	17.00-18.00 น.	10.00-11.00 น.	13.00-14.00 น.
รถบัสสายเก่า [1]	79	91	95	58	123	65	37	55
รถตู้สายเก่า [1]	18	18	19	8	19	18	18	18
รถสองแถว	44	25	20	32	16	36	19	18
รถบัสสายใหม่ [2]	66	64	56	57	52	57	37	44
รถตู้สายใหม่ [2]	15	11	15	18	15	16	14	15
รถแท็กซี่	30	18	24	18	30	30	18	30

ที่มา: การสำรวจข้อมูลของผู้วิจัย เมื่อวันที่ 14 มกราคม-18 กุมภาพันธ์ 2544

หมายเหตุ: [1] เส้นทาง 407 คือ ถนนกาญจนวนิช

[2] เส้นทาง 414 คือ ถนนลพบุรีราเมศวร์

จากรูปที่ 5.8-5.11 และ ภาคผนวก ฉ รูปที่ ฉ.1-ฉ.16 สามารถอธิบายได้ว่าความสูงของแท่งแผนภูมิคือจำนวนผู้โดยสารที่อยู่ในรถ ณ จุดรับส่งผู้โดยสารตรงจุดต่างๆ ตลอดเส้นทาง ส่วนตัวเลขที่แสดงค่าอยู่บนแท่งแผนภูมินั่นคือจำนวนผู้โดยสารที่อยู่บนรถ ณ จุดรับส่งผู้โดยสารตรงจุดต่างๆ คูณกับระยะทางระหว่างสถานที่รับส่งในแต่ละจุด

ตัวอย่างเช่น พิจารณารถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช ในช่วงเวลา 07.00-08.00 น.

มีผู้โดยสารอยู่ในรถจากโรงเรียนอนุบาลสงขลาไปโรงพยาบาลสงขลา (เก่า) มีจำนวนทั้งหมด 6 คน และระยะทางระหว่างจุดรับส่งทั้งสอง ห่างกัน 0.3 กิโลเมตร (จากตาราง 4.3)

ดังนั้นจำนวนผู้โดยสารที่อยู่ในรถที่เดินทางระหว่างโรงเรียนอนุบาลสงขลาไปโรง-พยาบาลสงขลา (เก่า) เท่ากับ $6 \times 0.3 = 1.8$ คน-กิโลเมตร

นอกจากนี้ข้อมูลที่ได้จากจากรูปที่ 5.8-5.11 และ ภาคผนวก ฉ รูปที่ ฉ.1-ฉ.16 นำมาหาค่าเฉลี่ยความยาวเที่ยวเดินทาง (APTL) และ จำนวนผู้โดยสารต่อความจุของรถ ดังแสดงในตาราง 5.44-5.45

ตัวอย่างการหาค่าเฉลี่ยความยาวเที่ยวเดินทาง (APTL) และ จำนวนผู้โดยสารต่อความจุของรถ

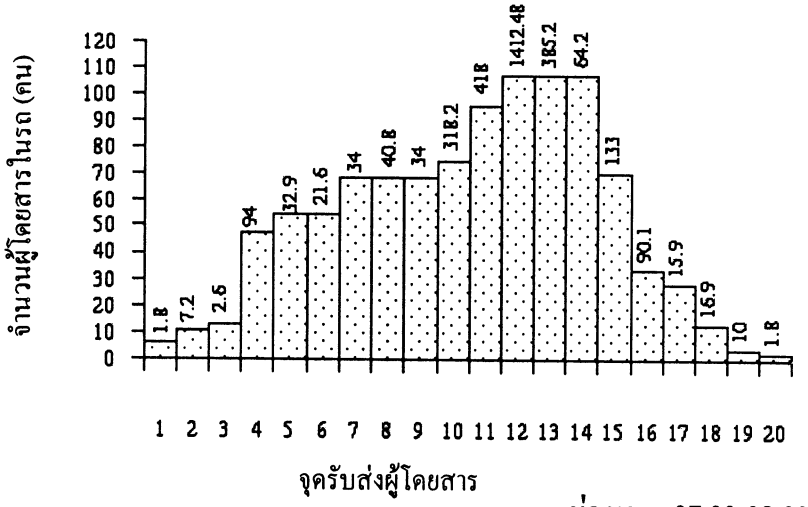
พิจารณาจากรถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช ที่รับส่งผู้โดยสาร จากหาดใหญ่-สงขลา ในช่วงเวลา 07.00-08.00 น.

จากรูปที่ 5.9

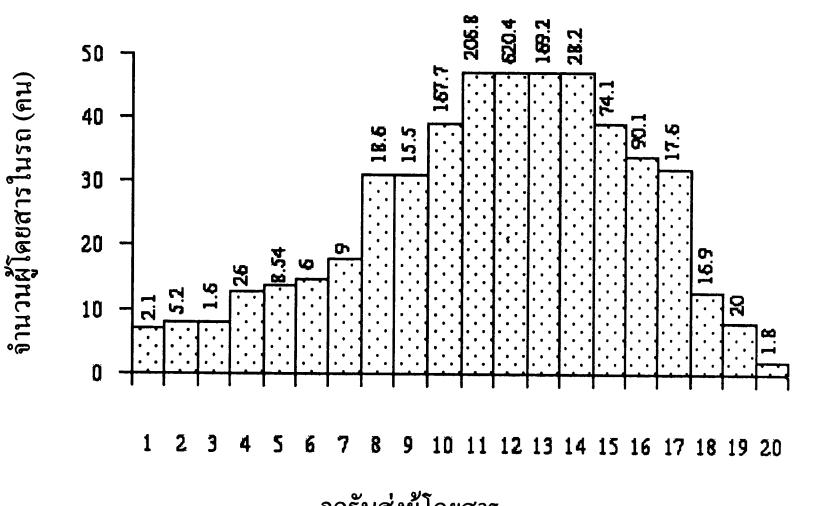
ค่าเฉลี่ยความยาวเที่ยวเดินทาง = (36.9+152.5+85.8+44+272.9+
229.9+73.8+442.8+163.6+541.2+
4601+51+34+33+26.5+32.33+
106+10+26+11.1+37.2) / 124
= 4330.7 / 124
= 34.9 กิโลเมตร

จำนวนผู้โดยสารต่อความจุของรถ = 124 / 80
= 1.6

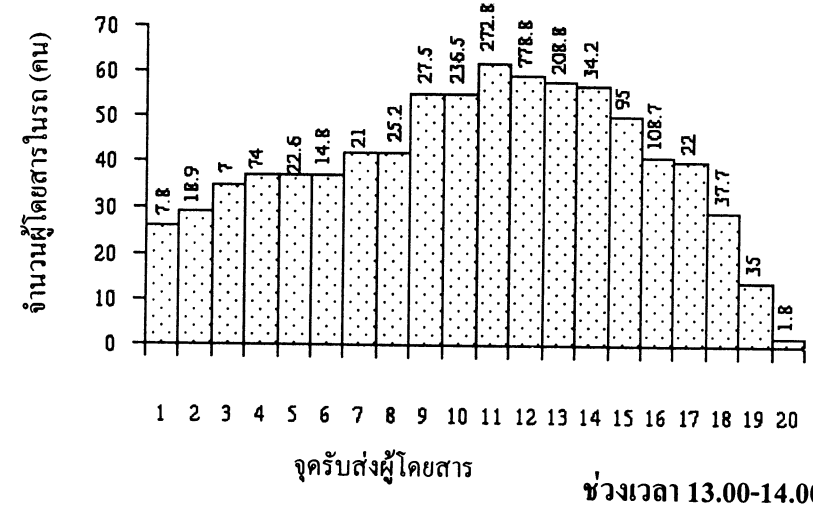
จากรูปที่ 5.8-5.11 พบว่ารถบัสประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช เริ่มต้นออกรับส่งผู้โดยสารจนถึงปลายทาง มีผู้โดยสารขึ้นลงระหว่างทาง ในทิศทาง สงขลา-หาดใหญ่ มีจุดที่ผู้โดยสารลงมากสุดคือที่หอนาฬิกา ในส่วนของทิศทางตรงข้ามมีจุดที่ผู้โดยสารลงมากสุดคือที่บริเวณห้าแยกเกาะยอ แสดงว่าผู้โดยสารลงบริเวณที่มีการต่อรถ



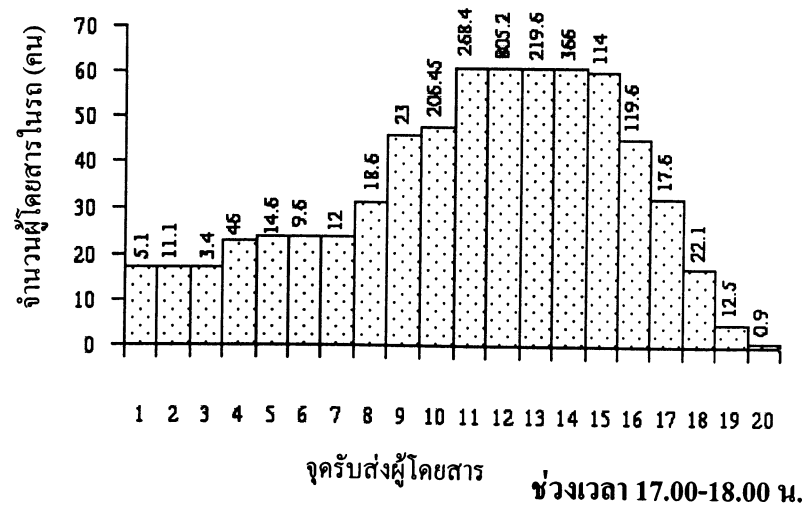
ช่วงเวลา 07.00-08.00 น.



ช่วงเวลา 10.00-11.00 น.



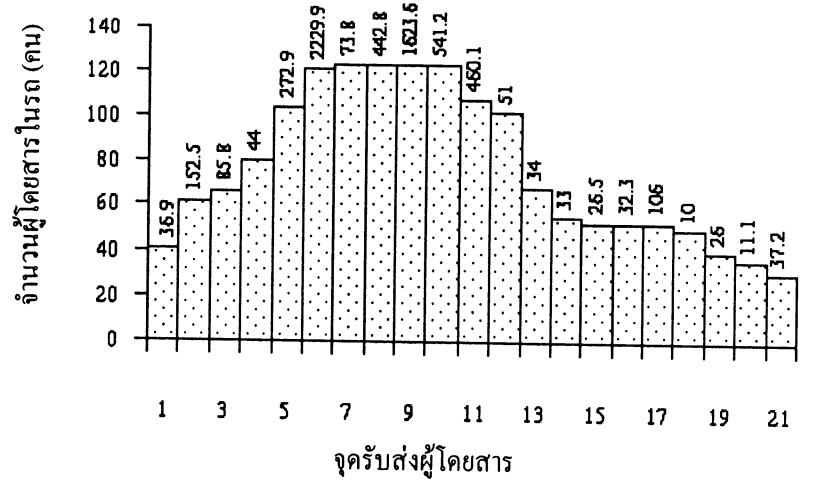
ช่วงเวลา 13.00-14.00 น.



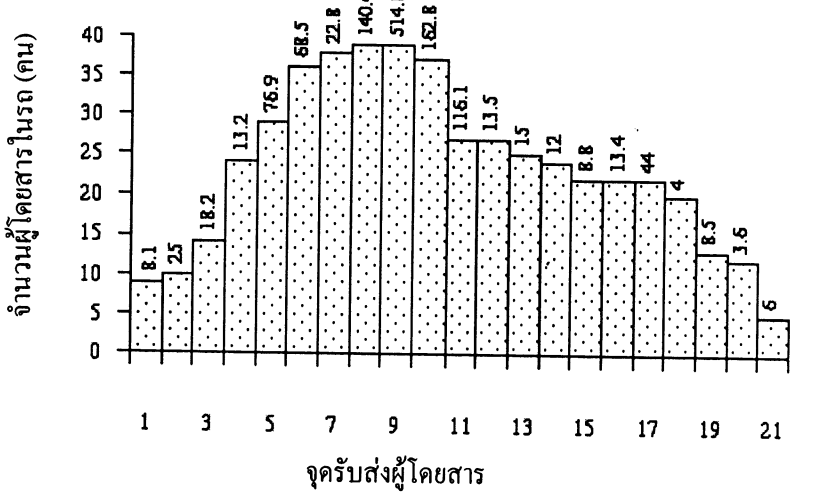
ช่วงเวลา 17.00-18.00 น.

หมายเหตุ: ตัวเลขแสดงในแผนภูมิแท่ง คือ จำนวนผู้โดยสาร × ระยะทางระหว่างจุดรับส่งผู้โดยสาร (คน-กม.)

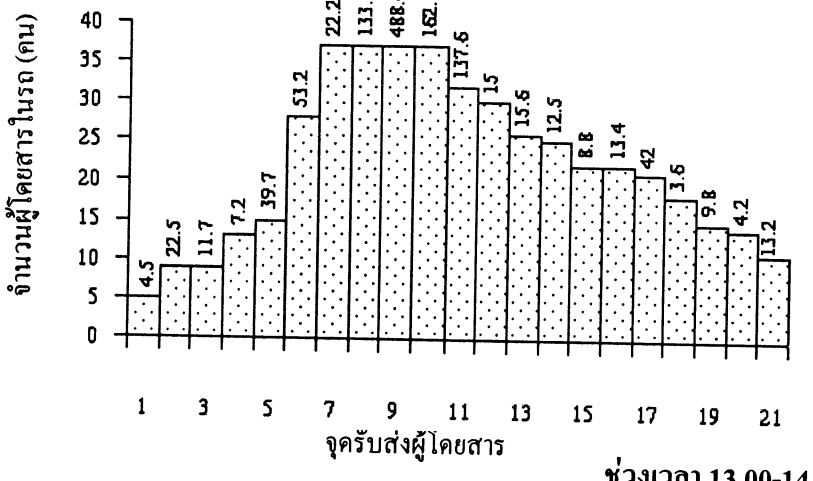
รูปที่ 5.8 ความสัมพันธ์จำนวนผู้โดยสารในรถบัสประจำทาง ณ สถานที่จอดรถจุดต่างๆ ในช่วงวันพุธ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช (สงขลา-หาดใหญ่)



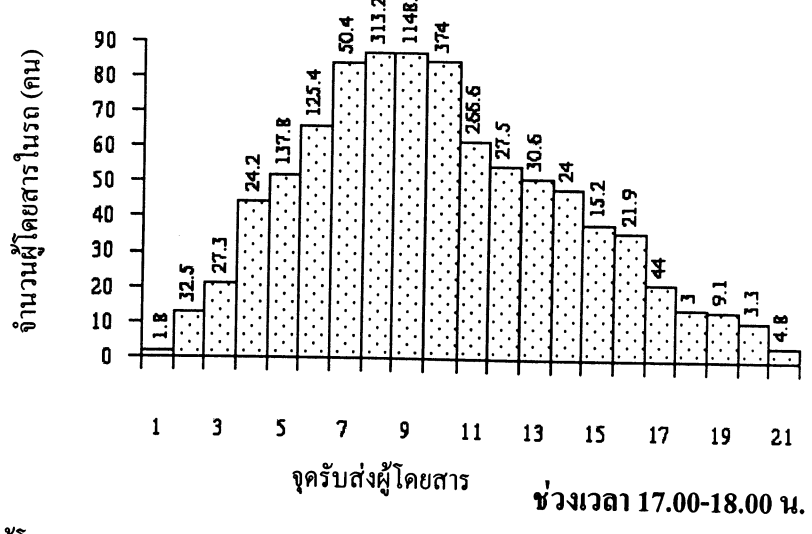
ช่วงเวลา 07.00-08.00 น.



ช่วงเวลา 10.00-11.00 น.



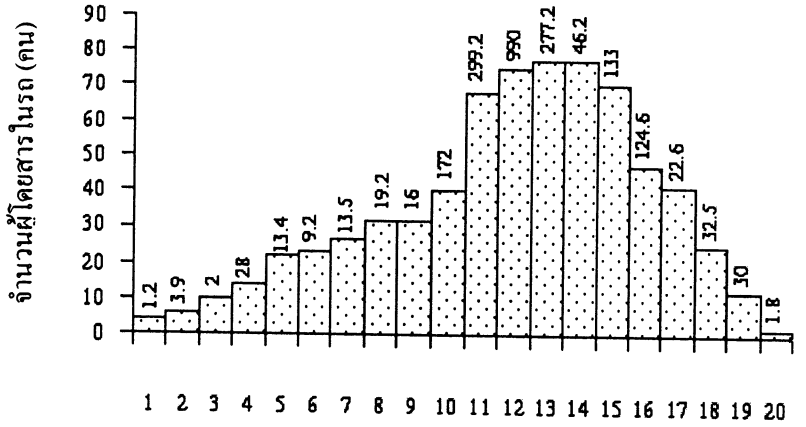
ช่วงเวลา 13.00-14.00 น.



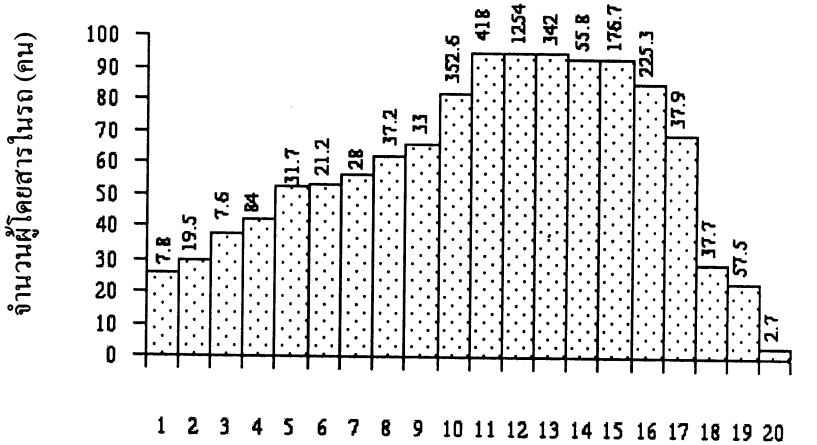
ช่วงเวลา 17.00-18.00 น.

หมายเหตุ: ตัวเลขแสดงในแผนภูมิแท่ง คือ จำนวนผู้โดยสาร × ระยะทางระหว่างจุดรับส่งผู้โดยสาร (คน-กม.)

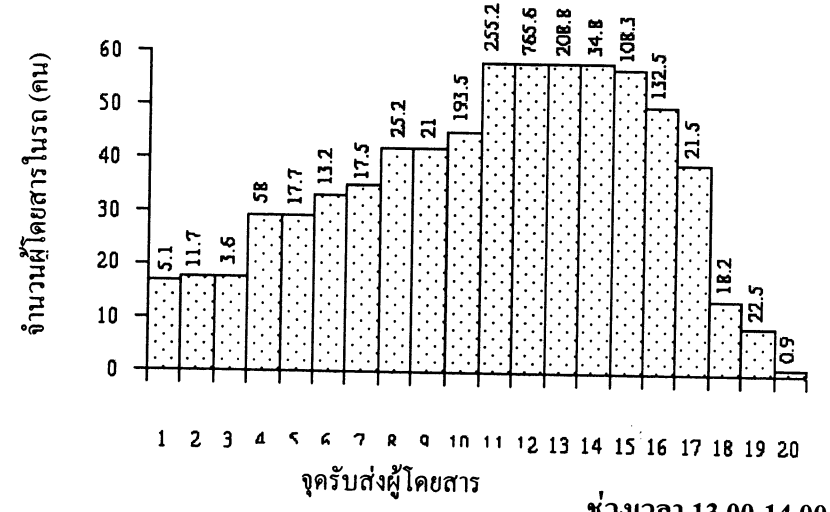
รูปที่ 5.9 ความสัมพันธ์จำนวนผู้โดยสารในรถบัสประจำทาง ณ สถานที่จอดรถจุดต่างๆ ในช่วงวันพุธ
เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช (หาดใหญ่-สงขลา)



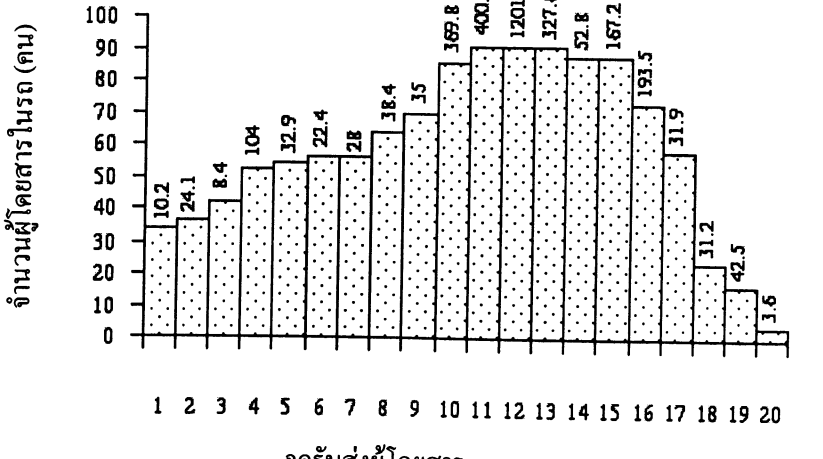
ช่วงเวลา 07.00-08.00 น.



ช่วงเวลา 10.00-11.00 น.



ช่วงเวลา 13.00-14.00 น.

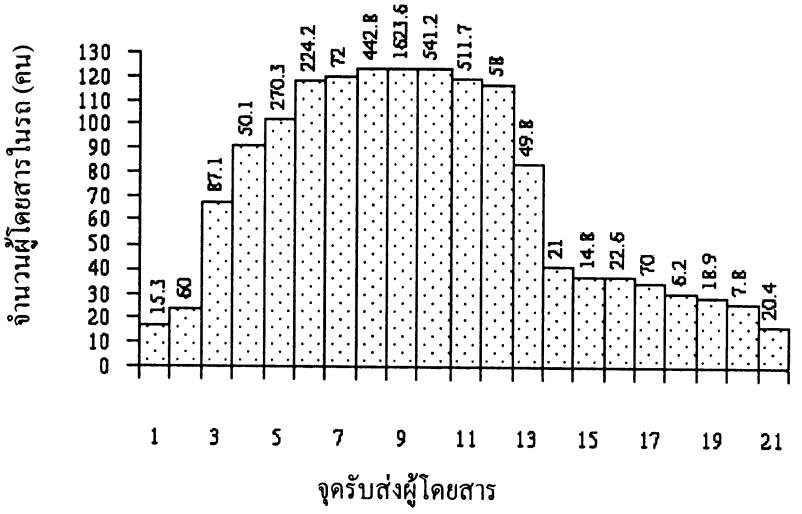


ช่วงเวลา 17.00-18.00 น.

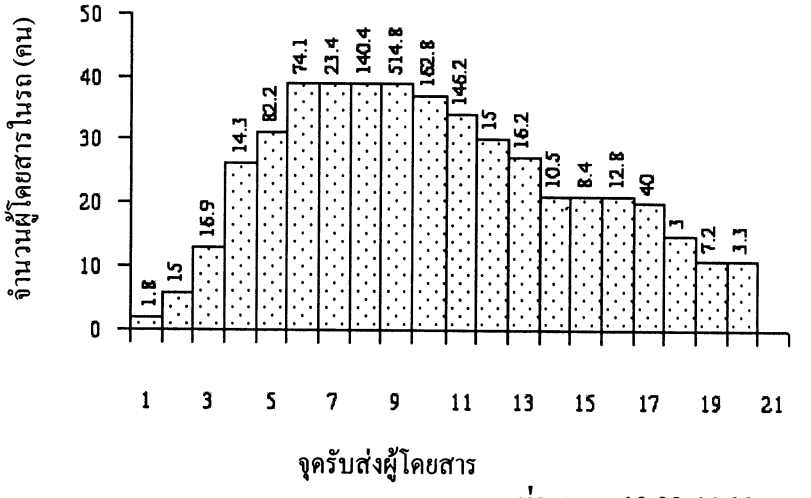
หมายเหตุ: ตัวเลขแสดงในแผนภูมิแท่ง คือ จำนวนผู้โดยสาร × ระยะทางระหว่างจุดรับส่งผู้โดยสาร (คน-กม.)

รูปที่ 5.10 ความสัมพันธ์จำนวนผู้โดยสารในรถบัสประจำทาง ณ สถานที่จอดรถจุดต่างๆ ในช่วงวันเสาร์

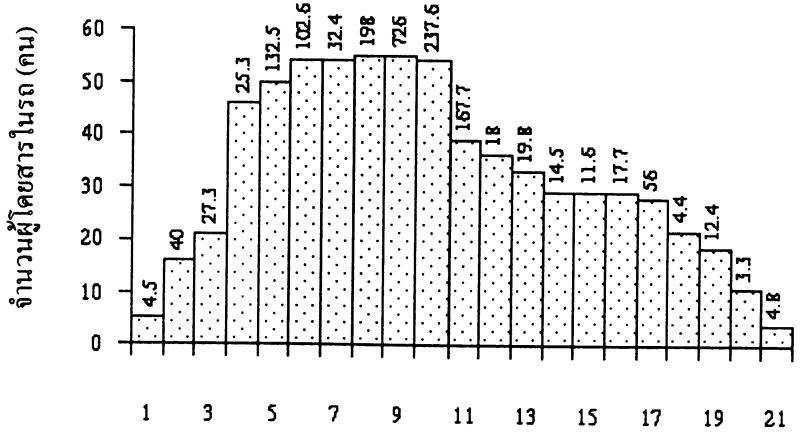
เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช (สงขลา-หาดใหญ่)



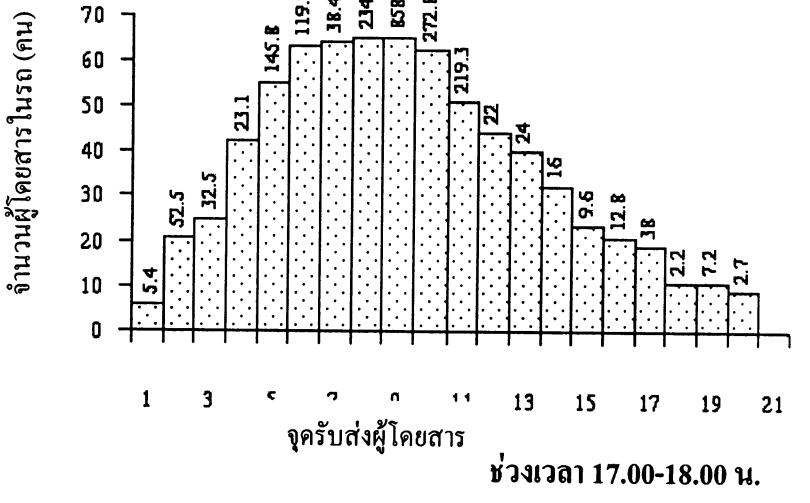
ช่วงเวลา 07.00-08.00 น.



ช่วงเวลา 10.00-11.00 น.



ช่วงเวลา 13.00-14.00 น.



ช่วงเวลา 17.00-18.00 น.

หมายเหตุ: ตัวเลขแสดงในแผนภูมิแท่ง คือ จำนวนผู้โดยสาร × ระยะทางระหว่างจุดรับส่งผู้โดยสาร (คน-กม.)

รูปที่ 5.11 ความสัมพันธ์จำนวนผู้โดยสารในรถบัสประจำทาง ณ สถานที่จอดรถจุดต่างๆ ในช่วงวันเสาร์

เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช (หาดใหญ่-สงขลา)

จากภาคผนวก ฉ รูปที่ ฉ.1-ฉ.4 พบว่ารถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช เริ่มต้นออกรับส่งผู้โดยสารจนถึงปลายทาง มีผู้โดยสารขึ้นลงตลอดระยะทางและบางช่วงเวลาจะค่อนข้างคงที่ เช่นในช่วงเวลา 10.00-11.00 น. ผู้โดยสารจะไม่ขึ้นลงตลอดแต่จะขึ้นบางจุด สถานที่ที่ผู้โดยสารลงมากสุดในทิศทาง สงขลา-หาดใหญ่ คือ หอนาฬิกา ในส่วนของทิศตรงข้ามผู้โดยสารลงมากสุดที่สถาบันราชภัฏสงขลา

จากภาคผนวก ฉ รูปที่ ฉ.5-ฉ.8 พบว่า รถสองแถวประจำทางเส้นทาง 407 ถนนกาญ-จนวนิช เริ่มต้นออกรับส่งผู้โดยสารจนถึงปลายทาง มีผู้โดยสารขึ้นลงตลอดระยะทาง และในบางจุดจะมีผู้โดยสารขึ้นลงมากกว่าจุดเริ่มต้นของการรับส่งผู้โดยสารเช่นที่ ควนหิน จะมีผู้โดยสารขึ้นมากและจะทยอยลงจากรถ ซึ่งจุดที่มีผู้โดยสารลงมากสุดในทิศทาง สงขลา-หาดใหญ่ คือ หอนาฬิกา ในส่วนของทิศตรงกันข้าม ผู้โดยสารลงมากสุดคือที่ ห้าแยกเกาะยอ และโรงเรียนอนุบาลสงขลา

จากภาคผนวก ฉ รูปที่ ฉ.9-ฉ.12 พบว่ารถบัสประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเม-ศวร์ เริ่มต้นออกรับส่งผู้โดยสารจนถึงปลายทาง ในส่วนของทิศทาง สงขลา-หาดใหญ่ มีผู้โดยสารขึ้นตลอดจนถึงห้าแยกเกาะยอ และมีผู้โดยสารทยอยลงจากรถตามจุดต่างๆ และจุดที่ผู้โดยสารลงมากสุดคือ หอนาฬิกา ในส่วนของทิศตรงกันข้าม มีผู้โดยสารขึ้นมากสุดที่หอนาฬิกา และมีผู้โดยสารทยอยลงจากรถตามจุดต่างๆ ตลอดเส้นทาง

จากภาคผนวก ฉ รูปที่ ฉ.13-ฉ.16 พบว่ารถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ เริ่มต้นออกรับส่งผู้โดยสารจนถึงปลายทาง ในส่วนของทิศทาง สงขลา-หาดใหญ่ มีผู้โดยสารขึ้นตลอดจนถึงสามแยกสำโรง สถาบันราชภัฏ และมีผู้โดยสารทยอยลงจากรถตามจุดต่างๆ และจุดที่ผู้โดยสารลงมากสุดคือ หอนาฬิกา ในส่วนของทิศตรงกันข้าม มีผู้โดยสารขึ้นมากสุดที่ธนาคารกรุงเทพสาขาหาดใหญ่ในและหอนาฬิกา และผู้โดยสารทยอยลงจากรถตามจุดต่างๆ ตลอดเส้นทาง

จากตาราง 5.44 และตาราง 5.45 ค่าเฉลี่ยความยาวเที่ยวเดินทาง (APTL) ของรถขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ ในส่วนของทิศทางสงขลา-หาดใหญ่ รถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ มีค่ามากสุดคือ 39.0 กิโลเมตร สำหรับทิศทาง หาดใหญ่-สงขลา นั้น พบว่ารถตู้ปรับอากาศประจำทางเส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์ มีค่ามากสุดคือ 41.0 กิโลเมตร แสดงว่าถ้ามีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการเป็นจำนวนมากจะทำให้ค่า APTL มีค่าน้อยลง

สำหรับจำนวนผู้โดยสารต่อความจุของรถ ของรถขนส่งสาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่ ส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียง 1.0 แสดงถึงการมีผู้โดยสารไม่เต็มคันรถ และจะมีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 1.0 แสดงถึงการมีผู้โดยสารเต็มคันรถ ในชั่วโมงเร่งด่วนทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็น

ตาราง 5.44 ค่าเฉลี่ยความยาวเที่ยวเดินทาง และ จำนวนผู้โดยสารต่อความจุของรถ ในช่วงเวลาต่างๆ ของรถขนส่ง สาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา- หาดใหญ่ ในช่วงวันพุธ

ประเภทรถ	ค่าเฉลี่ยความยาวเที่ยวเดินทาง (กิโลเมตร)				จำนวนผู้โดยสารต่อความจุของรถ			
	07.00-08.00 น.	10.00-11.00 น.	13.00-14.00 น.	17.00-18.00 น.	07.00-8.00 น.	10.00-11.00 น.	13.00-14.00 น.	17.00-18.00 น.
สงขลา-หาดใหญ่								
รถบัสสายเก่า [1]	28.8	30.7	32.2	32.2	1.4	0.6	0.8	0.8
รถตู้สายเก่า [1]	34.9	35.6	33.7	33.7	1.0	0.4	0.7	0.5
รถสองแถว	13.1	22.9	23.9	23.9	1.9	1.0	0.7	1.3
รถบัสสายใหม่ [2]	33.0	35.5	37.4	37.4	0.4	0.4	0.5	1.0
รถตู้สายใหม่ [2]	39.0	37.7	35.8	35.8	1.0	1.2	0.5	1.0
หาดใหญ่-สงขลา								
รถบัสสายเก่า [1]	34.9	33.4	30.6	31.7	1.6	0.5	0.5	1.1
รถตู้สายเก่า [1]	38.5	35.1	34.8	35.0	0.5	0.5	0.6	1.0
รถสองแถว	13.6	17.5	21.1	10.6	1.7	1.1	0.9	2.5
รถบัสสายใหม่ [2]	25.9	36.4	37.3	34.7	1.3	0.4	0.3	0.9
รถตู้สายใหม่ [2]	41.0	37.1	33.7	36.5	0.9	0.8	0.5	0.8

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

ตาราง 5.45 ค่าเฉลี่ยความยาวเที่ยวเดินทาง และ จำนวนผู้โดยสารต่อความจุของรถ ในช่วงเวลาต่างๆ ของรถขนส่ง สาธารณะในแนวเส้นทางสงขลา- หาดใหญ่ ในช่วงวันเสาร์

ประเภทรถ	ค่าเฉลี่ยความยาวเที่ยวเดินทาง (กิโลเมตร)				จำนวนผู้โดยสารต่อความจุของรถ			
	07.00-08.00 น.	10.00-11.00 น.	13.00-14.00 น.	17.00-18.00 น.	07.00-8.00 น.	10.00-11.00 น.	13.00-14.00 น.	17.00-18.00 น.
สงขลา-หาดใหญ่								
รถบัสสายเก่า [1]	28.3	34.0	33.4	34.3	0.9	1.2	0.7	1.2
รถตู้สายเก่า [1]	34.6	36.5	32.3	33.2	0.9	1.0	0.4	0.9
รถสองแถว	15.3	19.9	15.4	13.4	2.4	1.1	1.8	1.4
รถบัสสายใหม่ [2]	32.9	37.6	30.1	34.2	0.8	0.7	0.7	0.8
รถตู้สายใหม่ [2]	37.1	38.7	37.7	33.9	1.0	1.0	1.2	0.7
หาดใหญ่-สงขลา								
รถบัสสายเก่า [1]	34.1	37.9	33.8	32.9	1.5	0.5	0.7	0.8
รถตู้สายเก่า [1]	34.9	35.5	35.1	31.0	1.0	0.9	0.9	0.9
รถสองแถว	15.7	17.5	10.9	19.8	0.9	1.1	1.0	2.0
รถบัสสายใหม่ [2]	37.3	35.6	35.1	36.3	0.7	0.5	0.5	0.7
รถตู้สายใหม่ [2]	37.8	37.9	37.4	39.7	1.0	0.9	1.0	1.1

หมายเหตุ: [1] สายเก่า คือ เส้นทาง 407 ถนนกาญจนวนิช

[2] สายใหม่ คือ เส้นทาง 414 ถนนลพบุรีราเมศวร์

5.11 การวิเคราะห์ข้อมูลจำนวนผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ

จากข้อมูลจำนวนผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ เป็นข้อมูลที่ช่วยให้ทราบถึงจำนวนปริมาณผู้ใช้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนและเวลาไม่เร่งด่วน เพื่อพิจารณาในการเพิ่มและลดความถี่ในการปล่อยรถในช่วงเวลาดังกล่าวให้เหมาะสม และป้องกันไม่ให้มีผู้โดยสารห้อยโหนอยู่บริเวณทางขึ้นลง ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ นอกจากนี้ยังช่วยทราบถึงสถานที่รับส่งผู้โดยสารในแต่ละจุดว่าสถานที่ใดมีจำนวนผู้โดยสารขึ้นลงมากสุด และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น บริษัทโพธิ์ทองขนส่ง (2505) จำกัด และสำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา จัดสรรงบประมาณในการให้ความสะดวกในการใช้บริการของผู้โดยสารเช่น ติดตั้งป้ายและที่พักผู้โดยสารให้อยู่ในที่ที่ปลอดภัยและสามารถป้องกันแดดและฝนได้เป็นอย่างดี