

บทที่ ๔

การวิเคราะห์ข้อมูลและสรุปผลการวิจัย

จากผลการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ใช้แบบสอบถามทั้งสิ้นจำนวน ๑,๒๐๐ ชุด ได้รับคืนมาจำนวน ๑,๑๓๗ ชุด เมื่อสำรวจดูแล้วปรากฏว่า มีข้อมูลที่สมบูรณ์และสามารถนำมาใช้ในการวิจัยได้จำนวน ๑,๐๔๔ ชุด คิดเป็นร้อยละ ๘๗.๔๐ ของจำนวนแบบสอบถามที่ใช้ทั้งสิ้น ซึ่งคิดว่าข้อมูลที่ได้นี้มีจำนวนมากพอที่จะทำให้ เชื่อได้ว่า ข้อมูลนั้นสามารถนำมาพิจารณาใช้เป็นตัวแทนของประชากรทั้งหมดได้พอสมควร

เพื่อให้เกิดความสะดวกในการสร้างตารางและการพิจารณาข้อมูล ผู้เขียนจึงได้พิจารณาข้อมูลออกมาเป็นหมวด ๆ ตามรูปแบบของแบบสอบถามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น คือ

- ก) หมวด ก ทั่วไป
- ข) หมวด ข การให้บริการ
- ค) หมวด ค สิ่งอำนวยความสะดวกภายนอก
- ง) หมวด ง สิ่งอำนวยความสะดวกภายใน
- จ) หมวด จ อื่น ๆ

นอกจากนี้จะใช้ค่าแทนอาชีพต่าง ๆ ที่ถูกนำมาพิจารณาในครั้งนี้ ดังนี้

- ก) กลุ่มอาชีพที่ ๑ ใช้แทนอาชีพนักเรียน นิสิต นักศึกษา
- ข) กลุ่มอาชีพที่ ๒ ใช้แทนอาชีพข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ
- ค) กลุ่มอาชีพที่ ๓ ใช้แทนอาชีพพนักงานบริษัทธุรกิจเอกชน
- ง) กลุ่มอาชีพที่ ๔ ใช้แทนอาชีพอื่น ๆ

ผลของการวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลในครั้งนี้ สรุปเป็นหมวด ๆ ได้ดังนี้

หมวด ก

ทั่วไป

๑. จำแนกตัวอย่างตามอาชีพและเพศ

ตารางที่ ๑.๑ แสดงถึงเพศในแต่ละกลุ่มอาชีพ (พิจารณาจากกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ชาย		หญิง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๓๒	๔๗.๘๓	๑๔๔	๕๒.๑๗	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๒๔	๔๖.๘๒	๑๔๒	๕๓.๑๘	๒๖๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๒๖	๔๙.๒๒	๑๓๐	๕๐.๗๘	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๒๔	๔๙.๖๐	๑๒๖	๕๐.๔๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๕๐๗	๔๘.๓๓	๕๔๒	๕๑.๖๗	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑.๑ จำนวนตัวอย่างมีทั้งสิ้น ๑๐๔๙ ตัวอย่าง แบ่งเป็นเพศชายจำนวน ๕๐๗ ตัวอย่าง และเพศหญิงจำนวน ๕๔๒ ตัวอย่าง คิดเป็นเพศชายร้อยละ ๔๘.๓๓ และเพศหญิงร้อยละ ๕๑.๖๗ ถ้ามานิยามในแต่ละกลุ่มอาชีพจะเห็นได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีจำนวนทั้งสิ้น ๒๗๖ ตัวอย่าง แบ่งเป็นเพศชาย ๑๓๒ ตัวอย่างคิดเป็นร้อยละ ๔๗.๘๓ และเพศหญิง ๑๔๔ ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ ๕๒.๑๗ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีจำนวนทั้งสิ้น ๒๖๖ ตัวอย่าง เป็นเพศชาย ๑๒๔ ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ ๔๖.๘๒ และเพศหญิง ๑๔๒ ตัวอย่างคิดเป็นร้อยละ ๕๓.๑๘ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีจำนวน ๒๕๖ ตัวอย่าง แบ่งเป็นเพศชาย ๑๒๖ ตัวอย่างคิดเป็นร้อยละ ๔๙.๒๒ และเพศหญิง ๑๓๐ ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ ๕๐.๗๘ และในกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีจำนวน ๒๕๐ ตัวอย่าง แบ่งได้เป็นเพศชาย ๑๒๔ ตัวอย่างคิดเป็นร้อยละ ๔๙.๖๐ และเพศหญิง ๑๒๖ ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ ๕๐.๔๐ จากจำนวนตัวอย่างทั้งหมดนี้ จะเห็นได้ว่า ตัวอย่างครั้งนี้มีเพศหญิงมากกว่าเพศชายในทุกกลุ่มอาชีพ แต่เมื่อนำมาพิจารณาร่วมกันแล้ว ความแตกต่างระหว่างเพศก็ใกล้เคียงกันมาก และไม่มีผลกระทบกระเทือนต่อการวิจัยครั้งนี้

ตารางที่ ๑.๒ แสดงถึงเพศในแต่ละกลุ่มอาชีพ (พิจารณาตามเพศ)

อาชีพ	ชาย		หญิง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๓๒	๒๖.๐๔	๑๔๔	๒๖.๕๗	๒๗๖	๒๖.๓๑
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๒๕	๒๔.๖๕	๑๔๒	๒๖.๒๐	๒๖๗	๒๕.๔๕
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๒๖	๒๔.๘๕	๑๓๐	๒๓.๘๘	๒๕๖	๒๔.๔๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๒๔	๒๔.๘๖	๑๒๖	๒๓.๒๔	๒๕๐	๒๓.๘๓
รวม	๕๐๗	๑๐๐.๐๐	๕๔๒	๑๐๐.๐๐	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑.๒ จะเห็นได้ว่า ตัวอย่างครั้งนี้ประกอบด้วย กลุ่มอาชีพที่ ๑ คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๓๑ กลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๕.๔๕ กลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๔.๔๐ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๓.๘๓ ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกัน ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะว่าในการแจกแบบสอบถามนั้น ใช้วิธีการกำหนดโควตาของตัวอย่างเข้าช่วย เพื่อต้องการให้แต่ละกลุ่มอาชีพมีโอกาสเป็นตัวอย่างเท่า ๆ กัน และเมื่อพิจารณาตามเพศของแต่ละกลุ่มอาชีพแล้ว จะเห็นได้ว่าแต่ละกลุ่มอาชีพไม่ว่าเพศชายหรือเพศหญิงก็จะมีอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกันเช่นกัน

ดังนั้น เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า จำนวนตัวอย่างทั้งหมดนี้มีจำนวนใกล้เคียงกันมากจนเกือบจะไม่มีผลแตกต่างในเรื่องเพศและกลุ่มอาชีพเลย

๒. จำแนกตัวอย่างตามอาชีพและอายุ

ตารางที่ ๒.๑ แสดงถึงอายุในแต่ละกลุ่มอาชีพ (พิจารณาเป็นร้อยละจากกลุ่มอาชีพ)

อายุ	กลุ่มอาชีพที่ ๑	กลุ่มอาชีพที่ ๒	กลุ่มอาชีพที่ ๓	กลุ่มอาชีพที่ ๔	รวม
ต่ำกว่า ๑๖ ปี	๑๑.๒๓	-	-	๐.๔๐	๓.๐๔
๑๖ - ๒๕ ปี	๘๖.๒๓	๓๘.๕๘	๕๔.๓๐	๕๑.๖๐	๕๘.๐๖
๒๖ - ๓๕ ปี	๒.๕๔	๔๗.๕๔	๓๗.๕๐	๓๔.๖๐	๓๐.๕๑
๓๖ - ๔๕ ปี	-	๑๐.๑๑	๕.๐๘	๘.๘๐	๕.๔๑
๔๖ - ๕๕ ปี	-	๓.๐๐	๒.๗๓	๓.๖๐	๒.๒๔
สูงกว่า ๕๕ ปี	-	๐.๓๗	๐.๓๕	-	๐.๑๔
รวม	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒.๑ จะพิจารณาได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้ที่อยู่ในช่วงอายุระหว่าง ๑๖ - ๒๕ ปีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๘๖.๒๓ รองลงมาก็เป็นช่วงอายุต่ำกว่า ๑๖ ปี ร้อยละ ๑๑.๒๓ ที่เหลืออยู่ในช่วงอายุ ๒๖-๓๕ ปีร้อยละ ๒.๕๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีผู้ที่อยู่ในช่วงอายุ ๒๖-๓๕ ปีถึงร้อยละ ๔๗.๕๔ ซึ่งเป็นช่วงอายุที่ถูกนำมาเป็นตัวอย่งมากที่สุด รองลงมาก็เป็นผู้ที่อยู่ในช่วงอายุ ๑๖-๒๖ ปี ร้อยละ ๓๘.๕๘ นอกจากนั้นก็มิจำนวนลดลงตามลำดับ และปรากฏว่าไม่มีตัวอย่างที่มีอายุต่ำกว่า ๑๖ ปีเลย ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ช่วงอายุ ๑๖-๒๕ ปี เป็นช่วงที่มีจำนวนตัวอย่างมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕๔.๓๐ รองลงมาก็เป็นช่วงอายุ ๒๖-๓๕ ปี ร้อยละ ๓๗.๕๐ นอกนั้นก็มิจำนวนน้อยและไม่มีผู้ที่มีอายุต่ำกว่า ๑๖ ปีเช่นกัน สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็มีผู้ที่อยู่ในช่วงอายุ ๑๖-๒๕ ปีมากที่สุดเช่นกัน คิดเป็นร้อยละ ๕๑.๖๐ รองลงมาก็เป็นช่วงอายุ ๒๖-๓๕ ปี ร้อยละ ๓๔.๖๐ นอกนั้นก็ลดลงตามลำดับ แต่ช่วงที่มีอายุสูงกว่า ๕๕ ปีไม่มีเป็นตัวอย่งเลย ดังนั้น เมื่อพิจารณารวมแล้วจะเห็นได้ว่าผู้ที่เป็นตัวอย่งครั้งนี้ จะมีช่วงอายุ ๑๖-๒๕ ปีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕๘.๐๖ ต่อมาก็เป็นช่วงอายุ ๒๖-๓๕ ปี ร้อยละ ๓๐.๕๑ นอกจากนั้นก็มิจำนวนน้อยลงตามลำดับ

ตารางที่ ๒.๒ แสดงถึงอายุในแต่ละกลุ่มอาชีพ (พิจารณาจากช่วงอายุ)

อายุ	กลุ่มอาชีพที่ ๑		กลุ่มอาชีพที่ ๒		กลุ่มอาชีพที่ ๓		กลุ่มอาชีพที่ ๔		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า ๑๖ ปี	๓๑	๙๖.๘๘	-	-	-	-	๑	๓.๑๓	๓๒	๑๐๐.๐๐
๑๖-๒๕ ปี	๒๓๘	๓๙.๐๘	๑๐๓	๑๖.๙๑	๑๓๙	๒๒.๘๒	๑๒๙	๒๑.๑๘	๖๐๙	๑๐๐.๐๐
๒๖-๓๕ ปี	๗	๒.๑๙	๑๒๘	๔๐.๐๐	๙๖	๓๐.๐๐	๘๙	๒๗.๘๑	๓๒๐	๑๐๐.๐๐
๓๖-๔๕ ปี	-	-	๒๗	๔๓.๕๕	๑๓	๒๐.๙๗	๒๒	๓๕.๔๘	๖๒	๑๐๐.๐๐
๔๖-๕๕ ปี	-	-	๘	๓๓.๓๓	๗	๒๙.๑๗	๙	๓๗.๕๐	๒๔	๑๐๐.๐๐
สูงกว่า ๕๕ ปี	-	-	๑	๕๐.๐๐	๑	๕๐.๐๐	-	-	๒	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒.๒ ในตารางที่ ๒.๑ เราได้พิจารณาถึงกลุ่มอาชีพของตัวอย่างสำหรับตารางนี้จะเป็นการพิจารณาถึงช่วงอายุต่าง ๆ ว่า ในแต่ละช่วงอายุมีกลุ่มอาชีพไหนอยู่จำนวนเท่าไร ซึ่งพิจารณาได้ว่า ในช่วงอายุที่ต่ำกว่า ๑๖ ปีมีผู้ที่อยู่ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เกือบทั้งหมดคิดถึงร้อยละ ๙๖.๘๘ ที่เหลือก็อยู่ในกลุ่มอาชีพที่ ๔ เพียงร้อยละ ๓.๑๓ ส่วนกลุ่มอาชีพอื่น ๆ ไม่มีตัวอย่างที่อยู่ในช่วงอายุนี้เลย ช่วงอายุระหว่าง ๑๖-๒๕ ปี ประกอบด้วยผู้ที่อยู่ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๓๙.๐๘ รองลงมาก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓, กลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๘๒, ร้อยละ ๒๑.๑๘ และร้อยละ ๑๖.๙๑ ตามลำดับ ในช่วงอายุ ๒๖-๓๕ ปี มีมากในกลุ่มอาชีพที่ ๒ คิดเป็นร้อยละ ๔๐.๐๐ ต่อมาก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๓๐.๐๐ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๗.๘๑ ที่เหลือก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๒.๑๙ ช่วงอายุระหว่าง ๓๖-๔๕ ปี จำนวนตัวอย่างจะอยู่ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๔๓.๕๕ รองลงมาก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๓๕.๔๘ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๐.๙๗ ตามลำดับ ในช่วงระหว่างอายุ ๔๖-๕๕ ปี อยู่ในกลุ่มอาชีพที่ ๔, กลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๓๗.๕๐, ร้อยละ ๓๓.๓๓ และร้อยละ ๒๙.๑๗ ตามลำดับ สำหรับอายุที่มากกว่า ๕๕ ปี ก็มีตัวอย่างอยู่ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ เท่านั้น และมีจำนวนน้อยมาก

จากตารางทั้งสองนี้ จะพิจารณาได้ว่า ตัวอย่างที่ได้มาครั้งนี้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมาก เพราะจะเห็นได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ จะมีช่วงอายุเพียง ๓ ช่วงเท่านั้น และในช่วงอายุ ๑๖-๒๕ ปี ก็มีจำนวนมากที่สุดด้วย และตัวอย่างในกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ ก็ไม่มีตัวอย่างที่มีอายุอยู่ในช่วงอายุที่ต่ำกว่า ๑๖ ปีเลย ซึ่งก็ตรงกับความเป็นจริง เพราะไม่ว่าส่วนราชการหรือธุรกิจเอกชนก็จะไม่รับผู้ที่มีอายุต่ำกว่า ๑๖ ปีเข้าทำงาน ดังนั้น คิดว่าตัวอย่างที่ใช้ในครั้งนี้ มีความใกล้เคียงกับความเป็นจริงมาก

๓. จำแนกตัวอย่างตามอาชีพและพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

ตารางที่ ๓.๑ แสดงอาชีพและประเภทของพาหนะที่ใช้เดินทาง (พิจารณาจากกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	รถส่วนบุคคล		รถรับจ้าง สาธารณะ		รถโดยสาร ประจำทาง		อื่น ๆ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๖	๕.๘๐	๕	๓.๒๖	๒๓๖	๘๕.๕๑	๑๔	๕.๔๓	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๘	๑๐.๔๔	๘	๓.๐๐	๒๒๐	๘๒.๕๐	๑๑	๔.๑๒	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๓๔	๑๓.๒๘	๑๖	๖.๒๕	๑๘๕	๗๒.๒๗	๒๑	๘.๒๐	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๓๘	๑๕.๒๐	๔	๑.๖๐	๑๙๒	๗๖.๘๐	๑๖	๖.๔๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๑๑๖	๑๑.๐๖	๓๗	๓.๕๓	๘๓๓	๗๙.๔๑	๖๓	๖.๐๑	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ส่วนใหญ่จะใช้รถโดยสารประจำทางเป็นพาหนะในการเดินทางคิดเฉลี่ยร้อยละ ๘๕.๕๑ รองลงมาก็เป็นรถโดยสารส่วนบุคคลร้อยละ ๕.๘๐ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีผู้ใช้รถโดยสารประจำทางร้อยละ ๘๒.๕๐ ต่อมาก็รถส่วนบุคคลร้อยละ ๑๐.๔๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีผู้ใช้รถโดยสารประจำทางร้อยละ ๗๒.๒๗ รองลงมาก็เป็นรถส่วนบุคคลร้อยละ ๑๓.๒๘ และในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็มีผู้ใช้รถประจำทางร้อยละ ๗๖.๘๐ รองลงมาก็เป็นรถส่วนบุคคลร้อยละ ๑๕.๒๐ สำหรับรถรับจ้างสาธารณะและรถประเภทอื่น ก็มีผู้ใช้เป็นส่วนน้อยมาก จึงไม่นำมากล่าวถึง และเมื่อพิจารณา

รวมทุกกลุ่มอาชีพแล้ว จะเห็นได้ว่า ทุกกลุ่มอาชีพจะมีผู้ใช้รถโดยสารประจำทางมากที่สุด คิดเฉลี่ยแล้วร้อยละ ๗๘.๔๑ ถัดมาก็ใช้รถส่วนบุคคลร้อยละ ๑๑.๐๖ ใช้รถประเภทอื่น ๆ และรถรับจ้างสาธารณะคิดเป็นร้อยละ ๖.๐๑ และร้อยละ ๓.๕๓ ตามลำดับ

ตารางที่ ๓.๒ แสดงอาชีพและประเภทพาหนะที่ใช้ (พิจารณาจากประเภท)

อาชีพ	รถส่วนบุคคล		รถรับจ้างสาธารณะ		รถโดยสารประจำทาง		อื่น ๆ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๖	๑๓.๗๘	๔	๒๔.๓๒	๒๓๖	๒๘.๓๓	๑๕	๒๓.๘๑
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๘	๒๔.๑๔	๘	๒๑.๖๒	๒๒๐	๒๖.๔๑	๑๑	๑๗.๕๖
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๓๔	๒๘.๓๑	๑๖	๔๓.๒๔	๑๘๕	๒๒.๒๑	๒๑	๓๓.๓๓
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๓๘	๓๒.๗๖	๔	๑๐.๘๑	๑๙๒	๒๓.๐๕	๑๖	๒๕.๔๐
รวม	๑๑๖	๑๐๐.๐๐	๓๒	๑๐๐.๐๐	๘๓๓	๑๐๐.๐๐	๖๓	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓.๒ ในตารางนี้จะพิจารณาถึงประเภทที่ใช้ว่า ในแต่ละประเภทมีผู้ใช้เป็นอย่างไร จะเห็นได้ว่า รถยนต์ส่วนบุคคลนั้น กลุ่มอาชีพที่ ๔ ใช้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๒.๗๖ กลุ่มอาชีพที่ ๓ ใช้คิดเป็นร้อยละ ๒๘.๓๑ สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๑ ใช้ร้อยละ ๒๔.๑๔ และร้อยละ ๑๓.๗๘ ตามลำดับ ผู้ที่ใช้รถยนต์รับจ้างสาธารณะเป็นพาหนะในการเดินทางมากที่สุด คือ ผู้ที่อยู่ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ใช้ถึงร้อยละ ๔๓.๒๔ ส่วนผู้ใช้ที่ใช้น้อยที่สุดคือ ผู้ที่อยู่ในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ใช้เพียงร้อยละ ๑๐.๘๑ เท่านั้น สำหรับรถโดยสารประจำทาง ทุกกลุ่มอาชีพใช้ใกล้เคียงกันมาแต่กลุ่มอาชีพที่ ๑ ก็มีผู้ใช้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๘.๓๓ ถัดมาก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ กลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๔๑ ร้อยละ ๒๓.๐๕ และร้อยละ ๒๒.๒๑ ตามลำดับ ส่วนรถประเภทอื่น ๆ นั้น กลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ใช้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๓.๓๓ และร้อยละ ๒๕.๔๐ ตามลำดับ ผู้ที่ใช้รถประเภทนี้น้อยที่สุด คือ กลุ่มอาชีพที่ ๒ ใช้เพียงร้อยละ ๑๗.๕๖

จากทั้งสองตาราง จักพิจารณาได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วจะใช้รถโดยสารประจำทางเป็นพาหนะในการเดินทาง ส่วนรถประเภทอื่น ๆ นั้น ที่ระบุน่าจะเป็น รถสวัสดิการ รถรับส่งพนักงาน รถรับนักเรียน และรถของส่วนราชการ ของสถานที่ราชการ หรือโรงเรียน ตลอดจนรถที่บริษัทห้างร้านจัดให้เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง

๔. จำแนกตามอาชีพและลักษณะการใช้รถประจำทาง

ตารางที่ ๔.๑ แสดงถึงลักษณะการใช้ในกลุ่มอาชีพ (พิจารณาตามอาชีพ)

อาชีพ	ใช้เป็นประจำ		ใช้เป็นครั้งคราว		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๓๖	๘๕.๕๑	๔๐	๑๔.๔๙	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๒๐	๘๒.๔๐	๔๗	๑๗.๖๐	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๘๕	๗๒.๒๗	๗๑	๒๗.๗๓	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๘๒	๗๖.๘๐	๕๔	๒๓.๒๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๘๓๓	๗๔.๔๑	๒๑๖	๒๐.๕๙	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔.๑ เมื่อพิจารณาในกลุ่มอาชีพที่ ๑ จะเห็นได้ว่ามีผู้ใช้รถโดยสารประจำทางเป็นประจำร้อยละ ๘๕.๕๑ และใช้เป็นครั้งคราว ๑๔.๔๙ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีผู้ใช้รถโดยสารประจำทางเป็นประจำร้อยละ ๘๒.๔๐ และใช้เป็นครั้งคราวร้อยละ ๑๗.๖๐ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีผู้ใช้รถโดยสารประจำทางเป็นประจำร้อยละ ๗๒.๒๗ และใช้เป็นครั้งคราวร้อยละ ๒๗.๗๓ สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีผู้ใช้เป็นประจำร้อยละ ๗๖.๘๐ และใช้เป็นครั้งคราวร้อยละ ๒๓.๒๐ เมื่อพิจารณารวมแล้ว จะพบว่า มีผู้ใช้รถโดยสารเป็นประจำร้อยละ ๗๔.๔๑ และใช้เป็นครั้งคราวร้อยละ ๒๐.๕๙

ตารางที่ ๔.๒ แสดงถึงลักษณะของการใช้ในกลุ่มอาชีพต่าง ๆ (พิจารณาตามการใช้)

อาชีพ	ใช้เป็นประจำ		ใช้เป็นครั้งคราว		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๓๖	๒๘.๓๓	๔๐	๑๘.๕๒	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๒๐	๒๖.๔๑	๔๗	๒๑.๗๖	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๘๔	๒๒.๒๑	๗๑	๓๒.๘๗	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๙๒	๒๓.๐๔	๕๘	๒๖.๘๕	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๘๓๓	๑๐๐.๐๐	๒๑๖	๑๐๐.๐๐	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔.๒ การใช้รถเป็นประจำนั้นแยกพิจารณาได้เป็น กลุ่มอาชีพที่ ๑ ใช้ร้อยละ ๒๘.๓๓ กลุ่มอาชีพที่ ๒ ใช้ร้อยละ ๒๖.๔๑ กลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ ใช้เป็นร้อยละ ๒๓.๐๔ และร้อยละ ๒๒.๒๑ ตามลำดับ ส่วนการใช้เป็นครั้งคราวปรากฏว่า กลุ่มอาชีพที่ ๓ ใช้เป็นร้อยละ ๓๒.๘๗ ถัดไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ กลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๑ คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๘๕, ร้อยละ ๒๑.๗๖ และร้อยละ ๑๘.๕๒ ตามลำดับ

จากการพิจารณาทั้งสองตารางข้างต้นนี้ จะเห็นได้ว่า มีความสัมพันธ์กับตารางที่ ๓.๑ และ ๓.๒ เพราะผู้ที่ใช้รถโดยสารประจำทางเป็นพาหนะในการเดินทาง ก็คือผู้ที่ใช้เป็นประจำนั่นเอง ส่วนผู้ที่ใช้รถประเภทอื่นที่ไม่ใช่รถโดยสารประจำทาง ก็เป็นผู้ที่ใช้รถเป็นครั้งคราวนั่นเอง

๕. จำแนกตามอาชีพและประเภทของรถประจำทางที่ใช้เป็นพาหนะในการเดินทาง

ตารางที่ ๕.๑ แสดงถึงประเภทของรถประจำทางที่ใช้ในกลุ่มอาชีพต่าง ๆ (พิจารณาตามอาชีพ)

อาชีพ	รถธรรมดา		รถปรับอากาศ		รถสองแถว		รถควาน		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๓๒	๘๔.๐๖	๙	๓.๒๖	๒๔	๘.๗๐	๑๑	๓.๙๙	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๓๙	๘๙.๕๑	๑๐	๓.๗๕	๑๖	๕.๙๙	๒	๐.๗๕	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๐๒	๗๘.๙๑	๑๔	๕.๔๗	๓๘	๑๔.๘๔	๒	๐.๗๘	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๐๙	๘๓.๖๐	๑๒	๔.๘๐	๒๘	๑๑.๒๐	๑	๐.๔๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๘๘๒	๘๔.๐๘	๔๕	๔.๒๙	๑๐๖	๑๐.๑๐	๑๖	๑.๕๓	๑๐๕๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้ใช้รถประจำทางธรรมดาร้อยละ ๘๔.๐๖ รถสองแถวร้อยละ ๘.๗๐ รถควานร้อยละ ๓.๙๙ และที่เหลือเพียงร้อยละ ๓.๒๖ ใช้รถโดยสารปรับอากาศ กลุ่มอาชีพที่ ๒ มีผู้ใช้รถประจำทางธรรมดาคิดเป็นร้อยละ ๘๙.๕๑ ใช้รถสองแถวร้อยละ ๕.๙๙ ใช้รถโดยสารปรับอากาศร้อยละ ๓.๗๕ ที่เหลือก็เป็นรถควานใช้เพียงร้อยละ ๐.๗๕ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีผู้ใช้รถโดยสารประจำทางธรรมดาร้อยละ ๗๘.๙๑ ใช้รถสองแถวร้อยละ ๑๔.๘๔ ใช้รถโดยสารปรับอากาศร้อยละ ๕.๔๗ และใช้รถควานเพียงร้อยละ ๐.๗๘ สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีผู้ใช้รถประจำทางธรรมดาร้อยละ ๘๓.๖๐ ใช้รถสองแถวร้อยละ ๑๑.๒๐ ใช้รถปรับอากาศร้อยละ ๔.๘๐ และใช้รถควานร้อยละ ๐.๔๐ ดังนั้นเมื่อพิจารณารวมแล้ว ปรากฏว่า มีผู้ใช้รถประจำทางธรรมดาคิดเป็นร้อยละ ๘๔.๐๘ ใช้รถสองแถวร้อยละ ๑๐.๑๐ ใช้รถปรับอากาศร้อยละ ๔.๒๙ และใช้รถควานร้อยละ ๑.๕๓ ตามลำดับ

ตารางที่ ๕.๒ แสดงถึงประเภทของรถประจำทางที่ใช้กับกลุ่มอาชีพ (พิจารณาการใช้)

อาชีพ	รถธรรมดา		รถปรับอากาศ		รถสองแถว		รถด่วน	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๓๒	๒๖.๓๐	๙	๒๐.๐๐	๒๔	๒๒.๖๔	๑๑	๖๘.๗๕
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๓๙	๒๗.๑๐	๑๐	๒๒.๒๒	๑๖	๑๕.๐๙	๒	๑๒.๕๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๐๒	๒๒.๙๐	๑๔	๓๑.๑๑	๓๘	๓๕.๘๕	๒	๑๒.๕๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๐๙	๒๓.๗๐	๑๒	๒๖.๖๗	๒๘	๒๖.๔๒	๑	๖.๒๕
รวม	๘๘๒	๑๐๐.๐๐	๔๕	๑๐๐.๐๐	๑๐๖	๑๐๐.๐๐	๑๖	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕.๒ ในตารางนี้เมื่อพิจารณาตามประเภทของรถที่ใช้แล้ว จะเห็นได้ว่า รถประจำทางธรรมดามีผู้ใช้มากและเป็นจำนวนที่ใกล้เคียงกันมาก โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๑๐ ถัดไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๒๖.๓๐ ที่เหลือก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ ตามลำดับ ผู้ที่ใช้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ แบ่งออกเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ใช้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๑.๑๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๑ ใช้น้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๒๐.๐๐ ในจำนวนผู้ใช้รถสองแถว แบ่งออกเป็นผู้ที่อยู่ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๓๕.๘๕ ซึ่งใช้มากที่สุด ส่วนกลุ่มอาชีพที่ใช้น้อยที่สุดคือกลุ่มอาชีพที่ ๒ ใช้เพียงร้อยละ ๑๕.๐๙ สำหรับรถด่วนซึ่งเป็นรถที่มีเส้นทางวิ่งน้อยและเก็บค่าโดยสารมากกว่าปกติ ปรากฏว่ากลุ่มอาชีพที่ ๑ ใช้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๘.๗๕ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ใช้น้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๖.๒๕ เท่านั้น

สรุปได้ว่า รถประจำทางธรรมดานั้นผู้ที่อยู่ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ จะใช้มากที่สุด เพราะข้าราชการมีจำนวนมาก และประกอบด้วยรายได้น้อย รวมทั้งความรีบเร่งก็มีน้อยกว่าผู้ที่อยู่ในกลุ่มอาชีพอื่น รถโดยสารประจำทางปรับอากาศนั้นผู้ที่ทำงานบริษัทธุรกิจเอกชนจะใช้บริการกันมาก เพราะเป็นกลุ่มที่มีรายได้ดี มีกำลังซื้อได้มาก สำหรับรถสองแถวก็เช่นกัน บุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ก็ใช้กันมากเพราะรวดเร็ว เนื่องจากต้องรีบไปให้ทันเวลางาน สำหรับรถด่วนผู้ที่ใช้มากที่สุดคือกลุ่มอาชีพที่ ๑ เพราะรถประเภทนี้อาจจะกล่าวได้ว่า จัดเพื่อนักศึกษาโดยเฉพาะ เพราะทุกสายวิ่งไปยังมหาวิทยาลัยรามคำแหง ฉะนั้น ลักษณะการใช้ประเภทของรถประจำทางจึงแตกต่างกันออกไปตามองค์ประกอบของแต่ละกลุ่มอาชีพ

๖. จำแนกตามอาชีพและลักษณะการใช้รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

ตารางที่ ๖.๑ แสดงถึงอาชีพและลักษณะการใช้รถประจำทางปรับอากาศ (พิจารณาตามอาชีพ)

อาชีพ	เคยใช้		ไม่เคยใช้		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๗๘	๖๔.๔๔	๙๘	๓๕.๕๖	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๙๒	๗๑.๕๑	๗๘	๒๘.๔๙	๒๗๐	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๙๒	๗๑.๐๔	๗๘	๒๘.๙๖	๒๗๐	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๕๑	๖๐.๔๐	๙๙	๓๙.๖๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๗๑๓	๖๗.๐๒	๓๔๖	๓๒.๙๘	๑๐๕๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๖.๑ ส่วนใหญ่แล้วจะเคยใช้บริการของรถโดยสารปรับอากาศคิดเป็นร้อยละ ๖๗.๐๒ และไม่เคยใช้บริการร้อยละ ๓๒.๙๘ เมื่อจำแนกตามอาชีพแล้ว ปรากฏว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้เคยใช้บริการร้อยละ ๖๔.๔๔ และไม่เคยใช้ร้อยละ ๓๕.๕๖ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีผู้ที่เคยใช้บริการแล้วร้อยละ ๗๑.๕๑ และยังไม่เคยใช้บริการร้อยละ ๒๘.๔๙ กลุ่มอาชีพที่ ๓ มีผู้ที่เคยใช้บริการแล้วร้อยละ ๗๑.๐๔ และยังไม่เคยใช้ร้อยละ ๒๘.๙๖ สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีผู้ที่เคยใช้บริการแล้วร้อยละ ๖๐.๔๐ และยังไม่เคยใช้บริการร้อยละ ๓๙.๖๐

ตารางที่ ๖.๒ แสดงถึงอาชีพและลักษณะการใช้รถโดยสารปรับอากาศ (พิจารณาตามการใช้)

อาชีพ	เคยใช้		ไม่เคยใช้	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๗๘	๒๕.๓๒	๕๘	๒๘.๓๒
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๙๒	๒๗.๓๑	๗๕	๒๑.๖๘
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๘๒	๒๕.๘๙	๗๔	๒๑.๓๙
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๕๑	๒๑.๔๘	๙๙	๒๘.๖๑
รวม	๗๐๓	๑๐๐.๐๐	๓๕๖	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๖.๒ เมื่อพิจารณาตามลักษณะของการใช้แล้ว จะกล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่เคยใช้ปรากฏว่า ทุกกลุ่มอาชีพใช้ในลักษณะที่ใกล้เคียงกันมาก โดยเรียงลำดับจากกลุ่มอาชีพที่ ๒, กลุ่มอาชีพที่ ๓, กลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๓๑, ร้อยละ ๒๕.๘๙, ร้อยละ ๒๕.๓๒ และร้อยละ ๒๑.๔๘ ตามลำดับ และเมื่อพิจารณา ในกลุ่มผู้ที่ไม่เคยใช้ก็ปรากฏว่า กลุ่มอาชีพที่ ๔ ไม่เคยใช้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๘.๖๑ รองลงมาคือเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑, กลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๘.๓๒, ร้อยละ ๒๑.๖๘ และร้อยละ ๒๑.๓๙ ตามลำดับ

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า มีผู้ใช้บริการของรถโดยสารประจำทางปรับอากาศมากแล้วเป็นส่วนใหญ่ ไม่ว่าจะ เป็นกลุ่มอาชีพใด และสำหรับผู้ที่ยังไม่เคยใช้ก็อาจจะเป็นไปได้ว่า ในเส้นทางที่ใช้เดินทางนั้น ยังไม่มีบริการของรถโดยสารปรับอากาศวิ่งก็เป็นได้ ซึ่งเราจะได้พิจารณาในข้อต่อไป

๗. จำแนกตามอาชีพและความคิดเห็นเกี่ยวกับการเพิ่มรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

ตารางที่ ๗.๑ แสดงถึงอาชีพและความเห็นเกี่ยวกับการเพิ่มเส้นทางรถปรับอากาศ

อาชีพ	สมควรเพิ่ม		ไม่สมควรเพิ่ม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๐๘	๗๕.๓๖	๖๘	๒๕.๖๔	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๐๒	๗๕.๖๖	๖๕	๒๕.๓๔	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๙๒	๗๕.๐๐	๖๔	๒๕.๐๐	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๗๕	๗๐.๐๐	๗๕	๓๐.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๗๗๗	๗๕.๐๗	๒๗๒	๒๕.๙๓	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๗.๑ เมื่อสอบถามถึงความคิดเห็นเกี่ยวกับการเพิ่มรถโดยสารปรับอากาศแล้ว ปรากฏว่า ส่วนใหญ่เห็นว่าสมควรเพิ่มร้อยละ ๗๕.๐๗ และเห็นว่ายังไม่สมควรคิดเป็นร้อยละ ๒๕.๙๓ เมื่อพิจารณาในแต่ละกลุ่มอาชีพแล้วจะเห็นได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้ที่เห็นว่าสมควรเพิ่มร้อยละ ๗๕.๓๖ ไม่สมควรร้อยละ ๒๕.๖๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ให้ความเห็นว่าสมควรเพิ่มร้อยละ ๗๕.๖๖ และไม่สมควรเพิ่มร้อยละ ๒๕.๓๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีผู้ที่เห็นว่าสมควรเพิ่มร้อยละ ๗๕.๐๐ และเห็นว่ายังไม่สมควรเพิ่มร้อยละ ๒๕.๐๐ ในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ให้ความเห็นว่าสมควรเพิ่มเส้นทางร้อยละ ๗๐.๐๐ และยังไม่ควรเพิ่มร้อยละ ๓๐.๐๐

ตารางที่ ๗.๒ แสดงถึงอาชีพและความเห็นเกี่ยวกับการเพิ่มรถปรับอากาศ (พิจารณาตามความเห็น)

อาชีพ	สมควรเพิ่ม		ไม่สมควรเพิ่ม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๐๘	๒๖.๗๗	๖๘	๒๕.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๐๒	๒๖.๐๐	๖๕	๒๓.๕๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๕๒	๒๔.๗๑	๖๔	๒๓.๕๓
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๗๔	๒๒.๕๒	๗๕	๒๗.๕๗
รวม	๗๗๗	๑๐๐.๐๐	๒๗๒	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๗.๒ เรามาพิจารณาถึงการให้เพิ่มและไม่ให้เพิ่ม ปรากฏว่า ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าสมควรเพิ่มเส้นทางรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ประกอบด้วยบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๒๖.๗๗ กลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๖.๐๐ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๔.๗๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๒.๕๒ ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่ายังไม่สมควรมีการเพิ่มเส้นทางรถปรับอากาศ ก็ประกอบด้วยกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๗.๕๗ กลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๒๕.๐๐ กลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๓.๕๐ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๓.๕๓

ดังนั้น จะพิจารณาเห็นได้ว่า ในการนี้พอจะใช้เป็นตัวเลขสนับสนุนการพิจารณาว่าจะเพิ่มเส้นทางรถโดยสารประจำทางปรับอากาศอีกหรือไม่ ซึ่งจากตัวเลขนี้ก็ที่ใช้สนับสนุน และเชื่อได้ว่าการเปิดเส้นทางใหม่ ๆ จะสามารถดำเนินการได้ เพราะมีผู้ที่เห็นด้วยไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐.๐๐ แล้ว แต่การพิจารณาเปิดนั้น จะต้องคำนึงถึงด้านอื่น ๆ อีกด้วย เช่น เส้นทางที่จะวิ่ง จุดผ่าน จำนวนประชากรที่คาดว่าจะใช้บริการ และอื่น ๆ เป็นต้น

หมวด ข

การให้บริการ๘. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาถึงการได้รับความสะดวกจากการใช้บริการ

ตารางที่ ๘.๑ แสดงถึงการได้รับความสะดวกจากการให้บริการ (พิจารณาจากอาชีพ)

อาชีพ	ได้รับมาก		ได้รับพอสมควร		ได้รับน้อยมาก		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๐	๓.๖๒	๒๒๘	๘๒.๖๑	๓๘	๑๓.๗๗	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๗	๒.๖๒	๒๐๓	๗๖.๐๓	๕๗	๒๑.๓๕	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๓	๑.๑๗	๑๙๙	๗๗.๗๓	๕๔	๒๑.๐๙	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๘	๓.๒๐	๑๘๖	๗๔.๔๐	๕๖	๒๒.๔๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๒๘	๒.๖๗	๘๑๖	๗๗.๗๙	๒๐๕	๑๙.๕๔	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๘.๑ จากการรวบรวมปรากฏว่า มีผู้ตอบว่าได้รับความสะดวกจากการให้บริการพอสมควรคิดเป็นร้อยละ ๗๗.๗๙ ได้รับความสะดวกน้อยมากร้อยละ ๑๙.๕๔ และมีผู้ได้รับความสะดวกมากร้อยละ ๒.๖๗ เมื่อพิจารณาที่ละกลุ่มอาชีพ ปรากฏว่า ทุกกลุ่มอาชีพจะตอบว่า ได้รับความสะดวกพอสมควรมากที่สุด โดยทุกกลุ่มอาชีพให้ความเห็นว่าการได้รับบริการจากการเดินรถโดยสารประจำทางสามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ได้พอสมควรเท่านั้น มีผู้ตอบว่าได้รับความสะดวกจากการให้บริการมากมีจำนวนน้อยในทุกกลุ่มอาชีพ ส่วนผู้ที่ตอบว่าได้รับความสะดวกจากการให้บริการน้อยมากนั้น มีจำนวนมากกว่าผู้ที่เห็นว่า ได้รับความสะดวกมาก แต่สรุปแล้วส่วนใหญ่จะเห็นเหมือนกันว่า ได้รับประโยชน์จากการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพอสมควรมากที่สุด

ตารางที่ ๘.๒ แสดงถึงการได้รับความสะดวกจากการให้บริการ (พิจารณาจากการใช้)

อาชีพ	ได้รับมาก		ได้รับพอสมควร		ได้รับน้อยมาก	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๐	๓๕.๗๑	๒๒๘	๒๗.๙๔	๓๘	๑๘.๕๔
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๗	๒๕.๐๐	๒๐๓	๒๔.๘๘	๕๗	๒๗.๘๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๓	๑๐.๗๑	๑๙๙	๒๔.๓๙	๕๔	๒๖.๓๔
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๘	๒๘.๕๗	๑๘๖	๒๒.๗๙	๕๖	๒๗.๓๒
รวม	๒๘	๑๐๐.๐๐	๘๑๖	๑๐๐.๐๐	๒๐๕	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๘.๒ เมื่อพิจารณาถึงว่า ในการแสดงความคิดเห็นนั้น ความคิดเห็นแต่ละอย่างประกอบไปด้วยกลุ่มอาชีพใดบ้าง พิจารณาได้ดังนี้ ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าการได้รับความสะดวกจากการให้บริการมาก ส่วนใหญ่จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ซึ่งคาดว่าน่าจะเป็นจริงเพราะผู้ที่อยู่ในกลุ่มอาชีพนี้ส่วนใหญ่จำเป็นต้องใช้บริการรถโดยสารประจำทางมาก จึงทำให้มีจำนวนผู้ตอบมากกว่าอาชีพอื่น ในกลุ่มผู้ที่ตอบว่าได้รับความสะดวกจากการให้บริการพอสมควร ส่วนมากก็เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ อีกเช่นกัน และสำหรับผู้ที่เห็นว่าได้รับประโยชน์จากการให้บริการน้อยมาก จะเป็นผู้ที่อยู่ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ กลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ ตามลำดับ เพราะกลุ่มอาชีพทั้ง ๓ กลุ่มดังกล่าวนี้ มักจะมีรถของสถานที่ทำงานจัดเป็นสวัสดิการให้ และบางคนก็มีรถส่วนตัวใช้เอง

สรุปได้ว่าส่วนใหญ่แล้วลงความเห็นว่าจะได้รับความสะดวกจากการใช้บริการอยู่ในเกณฑ์พอสมควร และเปอร์เซ็นต์ของการตอบว่าได้รับความสะดวกน้อยมากมีมากกว่าการตอบว่าได้รับความสะดวกมาก บุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ จะเป็นผู้ที่คิดว่าได้รับความสะดวกจากการใช้บริการในระดับที่เห็นว่ามีมากและพอสมควรมากกว่าบุคคลในกลุ่มอาชีพอื่น

๔. จำแนกตามอาชีพและความรู้สึกในการให้บริการในปัจจุบัน

ตารางที่ ๔.๑ แสดงการพิจารณาการให้บริการในปัจจุบัน (พิจารณาจากอาชีพ)

อาชีพ	ดีขึ้น		เหมือนเดิม		แย่กว่าเดิม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๘๗	๓๑.๕๒	๑๓๘	๕๐.๐๐	๕๑	๑๘.๔๘	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๗๒	๒๖.๘๗	๑๒๙	๔๘.๓๑	๖๖	๒๔.๗๒	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๘๒	๓๒.๐๓	๑๓๔	๕๒.๓๔	๕๐	๑๕.๖๓	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๗๔	๒๙.๖๐	๑๒๐	๔๘.๐๐	๕๖	๒๒.๔๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๓๑๕	๓๐.๐๓	๕๒๑	๔๙.๖๗	๒๑๓	๒๐.๓๑	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔.๑ จะเห็นได้ว่ามีผู้ที่คิดว่าการให้บริการดีขึ้นร้อยละ ๓๐.๐๓ เห็นว่าการให้บริการยังเหมือนเดิมร้อยละ ๔๙.๖๗ และคิดว่าการให้บริการแย่ลงกว่าเดิมอีกร้อยละ ๒๐.๓๑ และเมื่อพิจารณาทีละกลุ่มอาชีพจะเห็นได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้ที่เห็นว่าการให้บริการยังเหมือนเดิมร้อยละ ๕๐.๐๐ ดีขึ้นร้อยละ ๓๑.๕๒ ที่เหลือร้อยละ ๑๘.๔๘ ตอบว่าแย่ลง ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ส่วนใหญ่ก็ยังตอบว่าเหมือนเดิมร้อยละ ๔๘.๓๑ ถัดไปก็ตอบว่าดีขึ้น และแย่ลงคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๘๗ และร้อยละ ๒๔.๗๒ ตามลำดับ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นว่าการให้บริการยังเหมือนเดิมคิดเป็นร้อยละ ๕๒.๓๔ คิดว่าดีขึ้นร้อยละ ๓๒.๐๓ และเห็นว่าแย่ลงกว่าเดิมร้อยละ ๑๕.๖๓ สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ ลงความเห็นว่าการให้บริการยังเหมือนเดิมร้อยละ ๔๘.๐๐ เห็นว่าดีขึ้นกว่าเดิมร้อยละ ๒๙.๖๐ และคิดว่าแย่กว่าเดิมร้อยละ ๒๒.๔๐

ตารางที่ ๔.๒ แสดงการพิจารณาการให้บริการในปัจจุบัน (ที่พิจารณาตามความคิดเห็น)

อาชีพ	ดีขึ้น		เหมือนเดิม		แย่กว่าเดิม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๘๗	๒๗.๖๒	๑๓๘	๒๖.๔๙	๕๑	๒๓.๕๔
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๗๒	๒๒.๘๖	๑๒๙	๒๔.๗๖	๖๖	๓๐.๕๙
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๘๒	๒๖.๐๓	๑๓๔	๒๕.๗๒	๔๐	๑๘.๗๘
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๗๔	๒๓.๔๙	๑๒๐	๒๓.๐๓	๕๖	๒๖.๒๙
รวม	๓๑๕	๑๐๐.๐๐	๕๒๑	๑๐๐.๐๐	๒๑๓	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔.๒ พิจารณาในแต่ละกลุ่มความคิดเห็น ปรากฏว่า ผู้ที่เห็นว่าการให้บริการดีขึ้นกว่าเดิมประกอบด้วย กลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๖๒ และร้อยละ ๒๖.๐๓ ตามลำดับ ผู้ที่ลงความเห็นว่าการให้บริการยังเหมือนเดิมนั้น เมื่อพิจารณาทุกกลุ่มอาชีพแล้ว จะเห็นว่าใกล้เคียงกันมาก แต่กลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ ก็มีมากกว่าคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๔๙ และร้อยละ ๒๕.๗๒ ตามลำดับ สำหรับผู้ที่เห็นว่าการให้บริการแย่ลงกว่าเดิมนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ ถึงร้อยละ ๓๐.๕๙ และบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ต่อน้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๑๘.๗๘ เท่านั้น

สรุปได้ว่า ตั้งแต่การให้บริการของรถโดยสารประจำทางได้โอนกิจการจากของเอกชนมาเป็นขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว ความเห็นส่วนใหญ่เกือบร้อยละ ๕๐.๐๐ คิดว่ายังคงเหมือนเดิม แต่ความเห็นที่ว่า การให้บริการดีขึ้นกว่าเดิมนั้นก็อยู่ในอัตราที่สูงเช่นกัน ประมาณร้อยละ ๓๐.๐๐ และที่เหลือก็เป็นผู้ที่เห็นว่าการให้บริการแย่ลงกว่าเดิมร้อยละ ๒๐.๐๐ ดังนั้นคิดว่าตั้งแต่เปลี่ยนการดำเนินงานจากเอกชนมาเป็นของรัฐวิสาหกิจแล้ว การให้บริการมีแนวโน้มที่จะดีขึ้นกว่าเดิม

๑๐. จำแนกตามอาชีพและความเห็นเกี่ยวกับจำนวนรถที่วิ่ง

ตารางที่ ๑๐.๑ แสดงความเห็นเกี่ยวกับจำนวนรถที่วิ่ง (พิจารณาตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	มีมากเกินไป		มีพอดีแล้ว		มีน้อยเกินไป		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๖	๒.๑๗	๔๒	๓๓.๓๓	๑๗๘	๖๔.๔๘	๒๒๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒	๐.๗๕	๔๔	๑๖.๔๘	๒๒๑	๘๒.๗๗	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๓	๑.๑๗	๖๔	๒๕.๐๐	๑๘๙	๗๓.๘๓	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑	๐.๔๐	๕๙	๒๓.๖๐	๗๖.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐	
รวม	๑๒	๑.๑๔	๒๕๙	๒๔.๖๙	๗๗๘	๗๔.๑๗	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๐.๑ ส่วนใหญ่แล้วปรากฏว่า ความเห็นที่ว่าจำนวนรถที่วิ่งน้อยเกินไปนั้นมีมากถึงร้อยละ ๗๔.๑๗ ที่เห็นว่ามีวิ่งอยู่พอดีแล้วร้อยละ ๒๔.๖๙ และที่ตอบว่ามีรถวิ่งมากเกินไปเพียงร้อยละ ๑.๑๔ เท่านั้น ถ้าพิจารณาตามกลุ่มอาชีพแล้วเห็นได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าจำนวนรถที่วิ่งมีน้อยเกินไปร้อยละ ๖๔.๔๘ มีวิ่งอยู่พอดีแล้วร้อยละ ๓๓.๓๓ และที่เหลือร้อยละ ๒.๑๗ เห็นว่ามีมากเกินไป ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ลงความเห็นว่ามีจำนวนรถที่วิ่งมีน้อยเกินไปร้อยละ ๘๒.๗๗ และมีผู้ที่เห็นว่ามีรถวิ่งอยู่มากเกินไปเพียงร้อยละ ๐.๗๕ เท่านั้น ที่เหลือก็เห็นว่ามีรถวิ่งพอดีแล้ว กลุ่มอาชีพที่ ๓ ปรากฏว่า ผู้ที่คิดว่าจำนวนรถที่วิ่งมีน้อยเกินไป มีร้อยละ ๑.๑๗ มีวิ่งอยู่จำนวนพอดีแล้วร้อยละ ๒๕.๐๐ และเห็นว่ามีมากเกินไปร้อยละ ๑.๑๗ เท่านั้น สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ ให้ความเห็นว่าจำนวนรถที่มีวิ่งน้อยเกินไปมีร้อยละ ๗๖.๐๐ เห็นว่ามีวิ่งพอดีแล้วร้อยละ ๒๓.๖๐ และร้อยละ ๐.๐๔ เท่านั้น ที่คิดว่ามีมากเกินไป จะเห็นได้ว่าทุกกลุ่มอาชีพเห็นว่า จำนวนรถที่วิ่งอยู่นั้นมีจำนวนน้อยเกินไปเมื่อเทียบกับความต้องการ

ตารางที่ ๑๐.๒ แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับจำนวนรถที่วิ่ง (พิจารณาจากความคิดเห็น)

อาชีพ	มีมากเกินไป		พอดีแล้ว		มีน้อยเกินไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๖	๕๐.๐๐	๕๒	๓๕.๘๒	๑๗๘	๒๒.๘๘
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒	๑๖.๖๗	๔๔	๑๖.๘๘	๒๒๑	๒๘.๘๑
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๓	๒๕.๐๐	๖๔	๒๔.๗๑	๑๘๕	๒๔.๒๕
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑	๘.๓๓	๕๕	๒๒.๗๘	๑๕๐	๒๔.๕๒
รวม	๑๒	๑๐๐.๐๐	๒๕๕	๑๐๐.๐๐	๗๗๘	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๐.๒ จะพิจารณาได้ว่า ผู้ที่เห็นว่าจำนวนรถที่วิ่งอยู่มากเกินไปนั้น เป็นผู้ที่อยู่ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ถึงร้อยละ ๕๐.๐๐ และมีผู้ที่อยู่ในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ให้ความเห็นน้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๘.๓๓ เท่านั้น ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าจำนวนรถที่วิ่งอยู่มิอยู่ในเกณฑ์พอดีแล้วนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๓๕.๘๒ และบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑๖.๘๘ ส่วนผู้ที่เห็นว่าจำนวนรถที่วิ่งอยู่มีจำนวนน้อยเกินไป ปรากฏว่าบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๘.๘๑ ต่อมาก็คือกลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๕๒ และร้อยละ ๒๔.๒๕ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่ยังเห็นว่าจำนวนรถที่มีวิ่งอยู่นั้นยังมีจำนวนน้อยเกินไป โดยเฉพาะบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีความเห็นมากที่สุด ส่วนความเห็นที่ว่าจำนวนรถวิ่งอยู่พอดีแล้วนั้นก็ เป็นอันดับรองลงมาโดยมีบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ให้ความเห็นมากที่สุด สำหรับความเห็นที่ว่าจำนวนรถมีมากเกินไปมีน้อยมาก จนเกือบจะนำมาเป็นข้อเปรียบเทียบไม่ได้เลย ดังนั้น คิดว่าควรที่จะมีการพิจารณาเพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทางให้เพียงพอแก่ความต้องการด้วย

๑๑. จำแนกตามอาชีพและการได้ขึ้นรถสายที่ต้องการ

ตารางที่ ๑๑.๑ แสดงถึงการขึ้นรถสายที่ต้องการ (พิจารณาตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ได้ขึ้นรถ		ไม่ได้ขึ้น		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๘๐	๖๕.๒๒	๙๖	๓๔.๗๘	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๕๕	๕๘.๐๕	๑๑๒	๔๑.๙๕	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๔๘	๕๗.๘๑	๑๐๘	๔๒.๑๙	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๔๕	๕๘.๐๐	๑๐๕	๔๒.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๖๒๘	๕๙.๘๗	๔๒๑	๔๐.๑๓	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๑.๑ โดยเฉลี่ยแล้วปรากฏว่า มีผู้ได้ขึ้นรถสายที่ต้องการร้อยละ ๕๙.๘๗ และไม่สามารถขึ้นได้ร้อยละ ๔๐.๑๓ เมื่อพิจารณาทีละกลุ่มอาชีพแล้วจะเห็นได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ คิดเฉลี่ยแล้วมีผู้ขึ้นได้ร้อยละ ๖๕.๒๒ และไม่สามารถขึ้นได้ร้อยละ ๓๔.๗๘ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ปรากฏว่า มีผู้ขึ้นรถได้ร้อยละ ๕๘.๐๕ ที่เหลือร้อยละ ๔๑.๙๕ ขึ้นไม่ได้ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีผู้ที่สามารถขึ้นรถได้ร้อยละ ๕๗.๘๑ และขึ้นไม่ได้ร้อยละ ๔๒.๑๙ สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีผู้ขึ้นรถสายที่ต้องการได้ร้อยละ ๕๘.๐๐ และร้อยละ ๔๒.๐๐ ไม่สามารถขึ้นได้ ดังนั้นแสดงว่า เมื่อมีรถประจำทางมา จะมีผู้ที่ได้ขึ้นมากกว่าผู้ที่ไม่ได้ขึ้น และจากการสอบถามดูปรากฏว่าสาเหตุที่ไม่ได้ขึ้นมีอยู่ ๒ ประการใหญ่ ๆ คือ รถแน่นมาก และรถไม่หยุดรับ

ตารางที่ ๑๑.๒ แสดงถึงการขึ้นรถสายที่ต้องการ (พิจารณาจากการขึ้น)

อาชีพ	ขึ้นรถได้		ขึ้นรถไม่ได้	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๘๐	๒๘.๖๖	๔๖	๒๒.๘๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๕๕	๒๔.๖๘	๑๑๒	๒๖.๖๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๔๘	๒๓.๕๗	๑๐๘	๒๕.๖๕
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๔๕	๒๓.๐๔	๑๐๕	๒๔.๕๔
รวม	๖๒๘	๑๐๐.๐๐	๔๖๑	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๑.๒ พิจารณาจากการได้ขึ้นรถและไม่ได้ขึ้นรถ จะเห็นได้ว่า ในจำนวนผู้ที่ตอบว่าได้ขึ้นรถสายที่ต้องการมากที่สุด คือ กลุ่มอาชีพที่ ๑ คิดเป็นร้อยละ ๒๘.๖๖ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเฉลี่ยแล้วขึ้นรถได้น้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๓.๐๔ สำหรับผู้ที่ตอบว่าไม่สามารถขึ้นรถสายที่ต้องการได้นั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๖๐ และมีบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ตอบว่าไม่ได้ขึ้นรถได้น้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๒.๘๐

สรุปได้ว่าผู้ที่คอยขึ้นรถโดยสารประจำทางจะสามารถขึ้นรถได้ประมาณร้อยละ ๖๐.๐๐ ในจำนวนนี้เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุด และบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ขึ้นได้น้อยที่สุด ส่วนผู้ที่ไม่สามารถขึ้นได้มีประมาณร้อยละ ๔๐.๐๐ จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ เป็นส่วนใหญ่ และเป็นที่น่าสังเกตว่าในจำนวนผู้ที่ตอบว่าขึ้นรถไม่ได้หรือไม่ได้ขึ้นรถสายที่ต้องการส่วนใหญ่จะเป็นหญิงมากกว่าเพศชาย

๑๒. จำแนกตามอาชีพและเวลาของการคอยรถ

ตารางที่ ๑๒.๑ แสดงเวลาของการคอยขึ้นรถ (พิจารณาตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	นานเกินไป		นานพอสมควร		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๐๗	๓๘.๗๗	๑๖๔	๖๑.๒๓	๒๗๑	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๒๗	๔๗.๕๗	๑๔๐	๕๒.๔๓	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๑๕	๔๔.๙๒	๑๔๑	๕๕.๐๘	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๑๐	๔๔.๐๐	๑๔๐	๕๖.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๔๕๔	๔๓.๗๖	๕๘๐	๕๖.๒๔	๑๐๓๔	๑๐๐.๐๐

ตารางที่ ๑๒.๑ การคอยขึ้นรถนั้น เมื่อสอบถามความคิดเห็นปรากฏว่า โดยเฉลี่ยแล้ว ร้อยละ ๕๖.๒๔ ตอบว่าใช้เวลาคอยขึ้นรถนานพอสมควร และร้อยละ ๔๓.๗๖ ตอบว่าเสียเวลาคอยรถนานเกินไป ถ้าพิจารณาตาม กลุ่มอาชีพจะเห็นว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ให้ความเห็นว่าใช้เวลาคอยรถนานพอสมควรร้อยละ ๖๑.๒๓ และใช้เวลาคอยนานเกินไปร้อยละ ๓๘.๗๗ กลุ่มอาชีพที่ ๒ ตอบว่าต้องใช้เวลาคอยรถนานพอสมควรร้อยละ ๕๒.๔๓ และใช้เวลาคอยนานเกินไปร้อยละ ๔๗.๕๗ กลุ่มอาชีพที่ ๓ กล่าวว่าต้องใช้เวลาคอยรถนานพอสมควรคิดเป็นร้อยละ ๕๕.๐๘ และใช้เวลาคอยนานเกินไปร้อยละ ๔๔.๙๒ และบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ให้ความเห็นว่าต้องใช้เวลาคอยรถนานพอสมควรร้อยละ ๕๖.๐๐ และใช้เวลาคอยรถนานเกินไปคิดเป็นร้อยละ ๔๔.๐๐ จะเห็นได้ว่ามีผู้ที่ตอบว่าต้องเสียเวลาคอยรถนานเกินไปในอัตราที่สูงเช่นกัน

ตารางที่ ๑๒.๒ แสดงเวลาของการคอยขึ้นรถ (พิจารณาตามความคิดเห็น)

อาชีพ	นานเกินไป		นานพอสมควร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๐๗	๒๓.๓๑	๑๖๔	๒๘.๖๔
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๒๗	๒๗.๖๗	๑๔๐	๒๓.๗๓
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๑๔	๒๕.๐๕	๑๔๑	๒๓.๙๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๑๐	๒๓.๙๗	๑๔๐	๒๓.๗๓
รวม	๔๕๘	๑๐๐.๐๐	๕๘๐	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๒.๒ เมื่อพิจารณาการคอยขึ้นรถแล้ว จะเห็นว่า ในกลุ่มที่ตอบว่าต้องเสียเวลาคอยขึ้นรถนานเกินไปนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุด รองลงมาเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๖๗ และร้อยละ ๒๕.๐๕ ตามลำดับ และบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ตอบว่าต้องเสียเวลาคอยขึ้นรถนานมีจำนวนน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๓.๓๑ สำหรับผู้ที่ตอบว่าต้องเสียเวลาคอยขึ้นรถนานพอสมควร แบ่งเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๒๘.๖๔ ซึ่งเป็นจำนวนที่มากที่สุด ส่วนกลุ่มอาชีพที่ ๓, กลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ลดลงไปคิดเป็นร้อยละ ๒๓.๙๐, ร้อยละ ๒๓.๗๓ และร้อยละ ๒๓.๗๓ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วผู้ที่คอยขึ้นรถประจำทางมักจะรู้สึกว่า การที่คอยขึ้นรถนั้นเสียเวลานานพอสมควรเท่านั้น แต่ก็มีบางส่วนที่คิดว่าเป็นการเสียเวลานานเกินไป ซึ่งมีจำนวนไม่น้อยเช่นกัน จากการสอบถามปรากฏว่า ผู้ที่ตอบว่านานเกินไปนั้นมักจะเป็นช่วงเวลาเร่งรีบ (Rush Hour) ซึ่งมีจำนวนผู้ต้องการใช้บริการมาก และเกิดจากสาเหตุอื่น ๆ อีกมากซึ่งจะได้กล่าวในโอกาสต่อไป และอีกช่วงหนึ่ง คือ ในเวลากลางคืน ซึ่งจำนวนรถที่วิ่งจะมีน้อยลง แต่เฉลี่ยแล้วเวลาที่ใช้คอยรถนั้นจะอยู่ระหว่าง ๕ - ๒๕ นาทีเป็นส่วนมาก

๑๓. จำแนกตามอาชีพและการขึ้นไปอยู่บนรถ

ตารางที่ ๑๓.๑ แสดงลักษณะของการขึ้นไปอยู่บนรถ (พิจารณาตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	นั่งทันที		ยืนแล้วได้นั่ง		ยืนไปตลอด		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๘	๖.๕๒	๑๓๐	๔๗.๑๐	๑๒๘	๔๖.๓๘	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๒	๘.๒๔	๑๒๕	๔๖.๘๒	๑๒๐	๔๔.๙๔	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๕	๕.๘๖	๑๐๙	๔๒.๕๘	๑๓๒	๕๑.๕๖	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๗	๖.๘๐	๙๘	๓๙.๒๐	๑๓๕	๕๔.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๗๒	๖.๘๖	๔๖๒	๔๔.๐๔	๕๑๕	๔๙.๐๘	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๓.๑ พิจารณาว่าเมื่อผู้ใช้บริการได้ขึ้นไปบนรถประจำทางแล้วจะพบได้
 ว่า มีผู้ที่ได้นั่งทันทีมีร้อยละ ๖.๘๖ ที่มีมากที่สุดคือยืนไปตลอดทางถึงร้อยละ ๔๙.๐๘ และมีผู้ที่ยืนไป
 ก่อนแล้วได้นั่ง ร้อยละ ๔๔.๐๔ ถ้าพิจารณาทีละกลุ่มอาชีพกล่าวได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ จำนวนที่
 มากที่สุดคือต้องยืนไปก่อนแล้วจึงได้นั่งคิดเป็นร้อยละ ๔๗.๑๐ ยืนไปตลอดทางคิดเป็นร้อยละ ๔๖.๓๘
 และได้นั่งทันทีร้อยละ ๖.๕๒ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ก็ได้ยืนก่อนแล้วจึงได้นั่งมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๖.๘๒
 ยืนไปตลอดทางร้อยละ ๔๔.๙๔ และได้นั่งทันทีร้อยละ ๘.๒๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ พบว่าที่มากที่สุดคือต้อง
 ยืนไปตลอดทางถึงร้อยละ ๕๑.๕๖ ยืนไปก่อนแล้วได้นั่งเป็นร้อยละ ๔๒.๕๘ และได้นั่งทันทีร้อยละ
 ๕.๘๖ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ พบว่ามีผู้ที่ยืนไปตลอดทางมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕๔.๐๐ ยืนไปก่อนแล้ว
 ได้นั่งร้อยละ ๓๙.๒๐ และได้นั่งทันทีร้อยละ ๖.๘๐ จึงเห็นได้ว่า กลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๒
 ส่วนใหญ่จะยืนไปก่อนแล้วจึงได้นั่ง สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ส่วนใหญ่ก็จะยืนไปตลอดทาง

ตารางที่ ๑๓.๒ แสดงลักษณะของการขึ้นไปอยู่บนรถ (พิจารณาจากลักษณะ)

อาชีพ	นั่งทันที		ยืนก่อนแล้วได้นั่ง		ยืนไปตลอดทาง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๘	๒๕.๐๐	๑๓๐	๒๘.๑๔	๑๒๘	๒๔.๘๕
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๒	๓๐.๕๖	๑๒๕	๒๗.๐๖	๑๒๐	๒๓.๓๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๕	๒๐.๘๓	๑๐๙	๒๓.๕๙	๑๓๒	๒๕.๖๓
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๗	๒๓.๖๑	๙๘	๒๑.๒๑	๑๓๕	๒๖.๒๑
รวม	๗๒	๑๐๐.๐๐	๔๖๒	๑๐๐.๐๐	๕๑๕	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๓.๒ พิจารณาจากการตอบ ปรากฏว่า ผู้ที่ตอบว่าเมื่อขึ้นไปบนรถแล้วได้นั่งทันที ส่วนใหญ่จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุด ถึงร้อยละ ๓๐.๕๖ ที่น้อยที่สุดเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๐.๘๓ ในกลุ่มที่ตอบว่าต้องยืนไปก่อนแล้วจึงได้นั่งเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุด เป็นร้อยละ ๒๘.๑๔ และร้อยละ ๒๗.๐๖ และบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีน้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๒๑.๒๑ สำหรับกลุ่มที่ตอบว่าต้องยืนไปตลอดทาง ส่วนใหญ่จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๒๑ และร้อยละ ๒๕.๖๓ ตามลำดับ บุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีน้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๒๓.๓๐

สรุปได้ว่า บุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ มักจะได้ยืนไปก่อนแล้วได้นั่งเป็นส่วนมาก และบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ มักจะยืนไปตลอดทางเป็นส่วนใหญ่ ทั้งหมดนี้เป็นไปได้ว่า ขึ้นอยู่กับเวลาและสถานที่เป็นสำคัญ ที่ว่าขึ้นอยู่กับเวลาและสถานที่นั้นยกตัวอย่างเช่น บุคคลในกลุ่มที่ ๓ ต้องรีบไปให้ตรงเวลาทำงานและสถานที่ทำงานส่วนมากก็มักจะอยู่ระหว่างเส้นทางของการเดินรถและอยู่กันเป็นกลุ่มใหญ่ ๆ จึงจำเป็นต้องรีบไปให้ทัน และเมื่อถึงจุดหมายก็จะลงกันเป็นส่วนมาก มีบางครั้งเมื่อรถวิ่งผ่านย่านธุรกิจแล้ว ปรากฏว่ารถที่วิ่งมาแน่น ๆ พอวิ่งพ้นจากย่านนั้นออกมาจะว่างลงอย่างเห็นได้ชัด เป็นต้น ดังนั้น การขึ้นรถจึงขึ้นอยู่กับองค์ประกอบด้านเวลาและสถานที่ด้วย

๑๔. จำแนกตามอาชีพและลักษณะของการลงจากรถ

ตารางที่ ๑๔.๑ แสดงลักษณะของการลงจากรถ (พิจารณาตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ลงได้		ลงไม่ได้		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๓๒	๘๔.๐๖	๔๔	๑๕.๙๔	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๒๒	๘๓.๑๕	๔๕	๑๖.๘๕	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๐๗	๘๐.๘๖	๔๙	๑๙.๑๔	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๑๐	๘๔.๐๐	๔๐	๑๖.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๘๗๑	๘๓.๐๓	๑๗๘	๑๖.๙๗	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๔.๑ ปรากฏว่าโดยเฉลี่ยแล้ว ผู้ที่ใช้บริการของรถโดยสารประจำทางสามารถลงจากรถตามป้ายที่ต้องการได้คิดเป็นร้อยละ ๘๓.๐๓ และไม่สามารถลงตามป้ายที่ต้องการได้เป็นร้อยละ ๑๖.๙๗ และถ้าพิจารณาตามกลุ่มอาชีพจะเห็นได้ว่า กลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้ที่สามารถลงได้ตามป้ายที่ต้องการคิดเป็นร้อยละ ๘๔.๐๖ และไม่ได้ลงตามป้ายที่ต้องการคิดเป็นร้อยละ ๑๕.๙๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีผู้ที่ได้ลงตามป้ายที่ต้องการร้อยละ ๘๓.๑๕ และไม่ได้ลงตามป้ายที่ต้องการอีกร้อยละ ๑๖.๘๕ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีผู้ที่ได้ลงตามป้ายที่ต้องการคิดเป็นร้อยละ ๘๐.๘๖ และไม่สามารถลงได้ร้อยละ ๑๙.๑๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ แบ่งเป็นผู้ที่ได้ลงตามป้ายที่ต้องการร้อยละ ๘๔.๐๐ และลงไม่ได้ร้อยละ ๑๖.๐๐

ตารางที่ ๑๔.๒ แสดงลักษณะของการลงจากรถ (พิจารณาจากลักษณะ)

อาชีพ	ลงได้		ลงไม่ได้	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๓๒	๒๖.๖๔	๔๔	๒๔.๗๒
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๒๒	๒๕.๔๔	๔๕	๒๕.๒๘
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๐๗	๒๓.๗๗	๔๙	๒๗.๕๓
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๑๐	๒๔.๑๑	๕๐	๒๒.๕๗
รวม	๘๕๑	๑๐๐.๐๐	๑๗๘	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๔.๒ เมื่อเราพิจารณาลักษณะของการลงจากรถตามป้ายที่ต้องการได้หรือไม่ได้ เราจะเห็นได้ว่า ในจำนวนผู้ที่ตอบว่าสามารถลงจากรถตามป้ายที่ต้องการได้จะประกอบด้วยกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๒๖.๖๔ ซึ่งมีจำนวนมากที่สุด และที่น้อยที่สุดคือ กลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๓.๗๗ สำหรับผู้ที่ตอบว่าไม่สามารถลงตามป้ายที่ต้องการได้นั้น เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุด ร้อยละ ๒๗.๕๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีน้อยที่สุดร้อยละ ๒๒.๕๗ แต่โดยทั่ว ๆ ไปแล้ว อัตราส่วนถือว่ามีความใกล้เคียงกันมาก

สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วจะได้ลงจากรถตามป้ายที่ต้องการ มีผู้ที่ไม่สามารถจะลงตามป้ายที่ต้องการเพียงบางส่วนเท่านั้น และสาเหตุที่ไม่สามารถลงได้เพราะ บนรถคนแน่นมากจึงลงจากรถไม่ทัน บางทีคนขับรถก็ไม่ได้ยิน บางครั้งรังผึ้งสัญญาณภายในรถเสียหรือไม่มี บางคราวกระเป๋าก็มองไม่เห็น และบางครั้งรถวิ่งเร็วเกินไปจึงหยุดไม่ทัน เป็นต้น

๑๕. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาถึงอัตราค่าโดยสาร

ตารางที่ ๑๕.๑ แสดงการพิจารณาถึงอัตราค่าโดยสาร (พิจารณากลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	แพงเกินไป		ดีแล้ว		ถูกเกินไป		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๔๕	๑๖.๓๐	๒๒๔	๘๒.๖๑	๓	๑.๐๙	๒๗๒	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๓๗	๑๓.๘๖	๒๒๐	๘๒.๕๐	๑๐	๓.๖๔	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๐	๗.๘๑	๒๒๒	๘๖.๗๒	๑๔	๕.๔๗	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๘	๑๑.๒๐	๒๑๖	๘๖.๕๐	๖	๒.๕๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๑๓๐	๑๒.๓๙	๘๘๖	๘๔.๕๖	๓๓	๓.๑๕	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๕.๑ เมื่อพิจารณารวมแล้ว ส่วนใหญ่จะตอบว่า อัตราค่าโดยสารที่เก็บอยู่ในขณะนี้ดีอยู่แล้ว คิดได้เป็นร้อยละ ๘๔.๕๖ ต่อมาก็เห็นว่าอัตราค่าโดยสารแพงเกินไปร้อยละ ๑๒.๓๙ และมีเพียงร้อยละ ๓.๑๕ เท่านั้นที่คิดว่าอัตราค่าโดยสารถูกเกินไป เรามาพิจารณาในแต่ละกลุ่มอาชีพจะเห็นได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้ที่เห็นว่าอัตราค่าโดยสารที่เก็บอยู่ดีแล้วคิดเป็นร้อยละ ๘๒.๖๑ เห็นว่าแพงเกินไปร้อยละ ๑๖.๓๐ และเพียงร้อยละ ๑.๐๙ ที่เห็นว่าถูกเกินไป ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๘๒.๕๐ เห็นว่าค่าโดยสารที่ใช้อยู่ดีแล้ว เห็นว่าแพงเกินไปร้อยละ ๑๓.๘๖ และเห็นว่าถูกเกินไปร้อยละ ๓.๖๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีผู้ที่เห็นว่าค่าโดยสารที่เก็บอยู่ดีแล้วร้อยละ ๘๖.๗๒ เห็นว่าแพงเกินไป ร้อยละ ๗.๘๑ และเห็นว่าถูกเกินไปร้อยละ ๕.๔๗ สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ ให้ความเห็นว่าอัตราค่าโดยสารที่เก็บอยู่ดีแล้ว คิดเป็นร้อยละ ๘๖.๕๐ เห็นว่าแพงเกินไปร้อยละ ๑๑.๒๐ และคิดว่าถูกเกินไปร้อยละ ๒.๕๐ เท่านั้น

ตารางที่ ๑๕.๒ แสดงการพิจารณาถึงอัตราค่าโดยสาร (ตามเกณฑ์การพิจารณา)

อาชีพ	แพงเกินไป		ดีแล้ว		ถูกเกินไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๔๕	๓๔.๖๒	๒๒๘	๒๕.๗๓	๓	๔.๐๔
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๓๗	๒๘.๔๖	๒๒๐	๒๔.๘๓	๑๐	๓๐.๓๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๐	๑๕.๓๘	๒๒๒	๒๕.๐๖	๑๔	๔๒.๔๒
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๘	๒๑.๕๔	๒๑๖	๒๔.๓๘	๖	๑๘.๑๘
รวม	๑๓๐	๑๐๐.๐๐	๘๘๖	๑๐๐.๐๐	๓๓	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๕.๒ ในเกณฑ์การพิจารณาว่า อัตราค่าโดยสารที่เก็บอยู่ในขณะนี้เป็นอย่างใด เราพิจารณาได้ คือ ผู้ที่ตอบว่าอัตราค่าโดยสารนั้นแพงเกินไป มีกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีความเห็นมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๔.๖๒ และร้อยละ ๒๘.๔๖ ตามลำดับ โดยบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีความเห็นน้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๑๕.๓๘ เท่านั้น ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าอัตราค่าโดยสารที่เก็บอยู่ในขณะนี้ดีแล้ว ทุกกลุ่มอาชีพที่ความเห็นเกือบจะเท่า ๆ กัน ในกลุ่มผู้ลงความเห็นว่าคุณค่าโดยสารขณะนี้ถูกเกินไป เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๒.๔๒ และร้อยละ ๓๐.๓๐ ตามลำดับ โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๑ ลงความเห็นน้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๔.๐๔ เท่านั้น

สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วจะเห็นได้ว่า อัตราค่าโดยสารที่เก็บอยู่ในขณะนี้ดีแล้ว มีผู้ที่คิดว่าแพงเกินไปและถูกเกินไปเป็นเพียงบางส่วนเท่านั้น โดยเฉพาะผู้ที่เห็นว่าถูกเกินไปนั้น มีอัตราส่วนที่น้อยมาก และถ้าพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า ผู้ที่ตอบว่าอัตราค่าโดยสารแพงเกินไปนั้นจะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ซึ่งเป็นกลุ่มอาชีพที่ยังไม่มีรายได้เป็นของตัวเอง และผู้ที่เห็นว่าค่าโดยสารถูกเกินไปจะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ซึ่งเป็นกลุ่มอาชีพที่มีรายได้ค่อนข้างดี แต่คิดว่า ความเห็นในเรื่องนี้น่าจะขึ้นอยู่กับระยะทางที่ใช้เดินทางด้วย

๑๖. จำแนกตามอาชีพและการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสาร

ตารางที่ ๑๖.๑ แสดงการพิจารณาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสาร (จากกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	สมควร		ไม่สมควร		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๒๔	๔๔.๔๓	๑๕๒	๕๕.๐๗	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๒๒	๔๕.๖๔	๑๔๕	๕๔.๓๖	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๒๖	๔๔.๒๒	๑๓๐	๕๐.๗๘	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๐๖	๔๒.๔๐	๑๔๔	๕๗.๖๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๔๗๘	๔๕.๕๗	๕๗๑	๕๔.๔๓	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๖.๑ โดยเฉลี่ยแล้ว มีผู้เห็นสมควรว่าน่าจะมีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารร้อยละ ๔๕.๕๗ และเห็นว่ายังไม่สมควรมีการเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๕๔.๔๓ และถ้าพิจารณาในแต่ละกลุ่มอาชีพเกี่ยวกับความคิดเห็นเรื่องนี้ กล่าวได้ว่า บุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้เห็นสมควรให้มีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารคิดเป็นร้อยละ ๔๔.๔๓ และเห็นว่ายังไม่สมควรที่จะมีการเปลี่ยนแปลงคิดเป็นร้อยละ ๕๕.๐๗ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ให้ความเห็นว่ายังไม่สมควรมีการเปลี่ยนแปลงคิดเป็นร้อยละ ๕๔.๓๖ และมีผู้ที่เห็นว่าสมควรเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๔๕.๖๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีผู้เห็นว่ายังไม่สมควรมีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารร้อยละ ๕๐.๗๘ และเห็นว่าสมควรที่จะมีการเปลี่ยนแปลงได้ร้อยละ ๔๙.๒๒ สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ ให้ความเห็นว่าไม่สมควรเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารร้อยละ ๕๗.๖๐ และสมควรเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๔๒.๔๐

ตารางที่ ๑๖.๒ แสดงความเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสาร (ตามความเห็น)

อาชีพ	สมควร		ไม่สมควร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๒๔	๒๕.๙๔	๑๕๒	๒๖.๖๒
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๒๒	๒๕.๕๒	๑๔๕	๒๕.๓๔
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๒๖	๒๖.๓๖	๑๓๐	๒๒.๗๗
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๐๖	๒๒.๑๘	๑๔๔	๒๕.๒๒
รวม	๔๗๘	๑๐๐.๐๐	๕๗๑	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๖.๒ ถ้าเราพิจารณาจากเกณฑ์การพิจารณา จะเห็นได้ว่า ผู้ที่เห็นสมควรให้มีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารจะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๓๖ รองลงมาก็เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๙๔ และร้อยละ ๒๕.๕๒ ตามลำดับ สำหรับกลุ่มผู้ที่เห็นว่ายังไม่สมควรที่จะมีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๖๒ รองลงมาก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ตามลำดับ น้อยที่สุดเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓

สรุปได้ว่า การเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารในปัจจุบัน มีผู้เห็นว่ายังไม่สมควรมีการเปลี่ยนแปลง และเห็นว่าสมควรที่จะมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ในอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกันมาก และเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสาร ซึ่งเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ นั้น เป็นกลุ่มอาชีพที่ถือว่ามียาได้ดี จึงให้การสนับสนุน เพราะคาดว่าถ้ามีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารแล้ว อาจจะมีผลทำให้การให้บริการดีขึ้นกว่าที่เห็นอยู่ขณะนี้ก็เป็นได้ และในกลุ่มที่เห็นว่า ยังไม่สมควรมีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารในขณะนี้ จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้ก็เพราะว่าบุคคลในกลุ่มอาชีพนี้เกือบจะทั้งหมดยังไม่มีรายได้เป็นของตัวเอง จึงไม่ให้การสนับสนุน ดังนั้น หากมีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารเกิดขึ้น คาดว่าก็คงจะไม่ทำให้ยุ่งยากหรือลำบากมากจนเกินไปนัก เพราะผู้ที่มีรายได้ก็ให้การสนับสนุนมากพอสมควร คงจะไม่เป็นเหตุให้เกิดปัญหาใด ๆ

๑๗. จำแนกตามอาชีพและวิธีคิดอัตราค่าโดยสาร

ตารางที่ ๑๗.๑ แสดงวิธีคิดอัตราค่าโดยสาร (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	กำหนดเป็นเขต		คิดระยะทาง		คิดเท่ากันหมด		อื่น ๆ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๘๗	๓๑.๕๒	๘๗	๓๑.๕๒	๑๐๐	๓๖.๒๓	๒	๐.๗๒	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๘๗	๓๒.๕๘	๘๔	๓๑.๔๖	๕๕	๓๕.๕๘	๑	๐.๓๗	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๗๔	๓๐.๘๖	๖๖	๒๕.๗๘	๑๑๑	๔๓.๓๖	-	-	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๗๘	๓๑.๒๐	๘๕	๓๔.๐๐	๘๕	๓๔.๐๐	๒	๐.๘๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๓๓๑	๓๑.๕๕	๓๒๒	๓๐.๗๐	๓๔๑	๓๗.๒๗	๕	๐.๔๘	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๗.๑ โดยส่วนรวมแล้วมีผู้เห็นว่า การกำหนดวิธีคิดอัตราค่าโดยสารนั้น ควรใช้วิธีกำหนดเป็นเขตร้อยละ ๓๑.๕๕ เห็นว่าควรจะคิดตามระยะทางที่โดยสารร้อยละ ๓๐.๗๐ ร้อยละ ๓๗.๒๗ เห็นว่าควรจะใช้วิธีคิดเท่ากันหมดตลอดสาย ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่มากที่สุด และมีเพียง ร้อยละ ๐.๔๘ เท่านั้นที่เห็นว่าควรจะใช้วิธีอื่น คราวนี้เรามาพิจารณาถึงความจำเป็นในแต่ละกลุ่ม อาชีพ กล่าวได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้เห็นว่าควรจะใช้วิธีคิดเท่ากันหมดตลอดสายร้อยละ ๓๖.๒๓ คิดตามระยะทางที่โดยสารและใช้วิธีกำหนดเป็นเขตในอัตราส่วนที่เท่า ๆ กันร้อยละ ๓๑.๕๒ และมี ผู้ที่คิดว่าควรจะใช้วิธีอื่นเพียงร้อยละ ๐.๗๒ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ก็มีผู้เห็นว่า ควรจะใช้วิธีคิดเท่ากัน หมดตลอดสายร้อยละ ๓๕.๕๘ ต่อมาก็เห็นว่าควรจะใช้วิธีกำหนดเป็นเขตร้อยละ ๓๒.๕๘ ใช้วิธี คิดตามระยะทางที่โดยสารร้อยละ ๓๑.๔๖ และควรใช้วิธีอื่นร้อยละ ๐.๓๗ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ เห็น ว่าควรจะคิดอัตราค่าโดยสารให้เท่ากันหมดตลอดสายร้อยละ ๔๓.๓๖ รองลงมาเห็นว่าควรกำหนด เป็นเขตร้อยละ ๓๐.๘๖ ที่เหลือก็ให้คิดตามระยะทางที่โดยสารร้อยละ ๒๕.๗๘ ส่วนผู้ที่เห็นว่าควร จะใช้วิธีอื่นไม่มีเลยในตัวอย่าง ในกลุ่มอาชีพที่ ๔ เห็นว่าควรจะใช้วิธีคิดอัตราค่าโดยสารให้เท่ากันหมด ตลอดสายหรือใช้คิดตามระยะทางที่โดยสารในอัตราส่วนที่เท่า ๆ กันคิดเป็นร้อยละ ๓๔.๐๐ และเห็น ว่าสมควรที่จะกำหนดใช้เป็นเขตอีกร้อยละ ๓๑.๒๐ ที่เหลือร้อยละ ๐.๘๐ ให้ใช้วิธีอื่น ๆ

ตารางที่ ๑๗.๒ แสดงวิธีคิดอัตราค่าโดยสาร (พิจารณาตามความเห็น)

อาชีพ	กำหนดเป็นเขต		คิดระยะทาง		คิดเท่ากันหมด		อื่น ๆ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๘๗	๒๖.๒๘	๘๗	๒๗.๐๒	๑๐๐	๒๕.๕๘	๒	๕๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๘๗	๒๒.๒๘	๘๔	๒๖.๐๘	๔๕	๒๔.๓๐	๑	๒๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๗๔	๒๓.๘๗	๖๖	๒๐.๕๐	๑๑๑	๒๘.๓๔	-	-
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๗๘	๒๓.๕๖	๘๕	๒๖.๔๐	๘๕	๒๑.๗๔	๒	๕๐.๐๐
รวม	๓๓๑	๑๐๐.๐๐	๓๒๒	๑๐๐.๐๐	๓๔๑	๑๐๐.๐๐	๕	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๗.๒ ในกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นว่า ควรจะใช้วิธีกำหนดอัตราค่าโดยสารเป็นเขตนั้น บุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ ให้ความเห็นมากที่สุดร้อยละ ๒๖.๒๘ เท่า ๆ กัน ในกลุ่มอาชีพที่ ๔ น้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๒๓.๕๖ กลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นว่าอัตราค่าโดยสารควรใช้วิธีคิดตามระยะทางที่โดยสาร ปรากฏว่ากลุ่มอาชีพที่ ๑ ให้ความเห็นมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๐๒ รองลงมาเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๔๐ และร้อยละ ๒๖.๐๘ ตามลำดับ กลุ่มอาชีพที่ ๓ น้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๒๐.๕๐ กลุ่มที่ให้ความคิดเห็นว่าการกำหนดอัตราค่าโดยสารควรใช้วิธีคิดเท่ากันหมดตลอดสายนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๘.๓๔ รองลงมาก็เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๕๘ และร้อยละ ๒๔.๓๐ ตามลำดับ ที่เหลือก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๑.๗๔ สำหรับผู้ที่ให้ความเห็นว่าควรจะใช้วิธีอื่น กล่าวได้ว่ามีจำนวนน้อยมาก โดยเฉพาะบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ไม่ได้แสดงความคิดเห็นด้วยวิธีนี้เลย

สรุปได้ว่า ความคิดเห็นของบุคคลทั่ว ๆ ไปนั้น จะมีความแตกต่างกันออกไป บ้างก็คิดว่าน่าจะใช้วิธีคิดอัตราค่าโดยสารเท่ากันหมดตลอดสาย บ้างก็คิดว่าน่าจะกำหนดอัตราค่าโดยสารเป็นเขต และบ้างก็คิดว่าน่าจะคิดอัตราค่าโดยสารตามระยะทางที่โดยสาร ทั้งนี้คาดว่าความคิดเห็นในเรื่องนี้ ควรจะขึ้นอยู่กับความใกล้เคียงระหว่างที่ทำงานหรือสถานศึกษากับที่พัก และความสะดวกใน

การจ่ายค่าโดยสาร นอกจากนี้ ก็มีผู้ตอบว่าควรจะใช้วิธีกำหนดอัตราค่าโดยสารด้วยวิธีอื่น แต่ก็มิได้ระบุไว้ว่า จะให้ใช้วิธีใด และควรจะทำอย่างไร ดังนั้น คิดว่าการกำหนดอัตราค่าโดยสารนั้น ควรจะใช้วิธีที่เหมาะสมและเป็นธรรมที่สุดสำหรับผู้ใช้บริการ และควรมีมาตรการป้องกันข้อบกพร่องต่าง ๆ ไว้ด้วย ซึ่งจะได้อธิบายในโอกาสต่อไป

๑๘. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณา มารยาทของพนักงานขับรถ

ตารางที่ ๑๘.๑ แสดงการพิจารณาถึงมารยาทของพนักงานขับรถ (จากกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เรียบร้อย		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๒	๗.๕๗	๑๔๘	๕๓.๖๒	๑๐๖	๓๘.๘๑	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๒	๔.๔๔	๑๓๖	๕๐.๕๔	๑๑๘	๔๔.๕๗	๒๖๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๘	๓.๑๓	๑๓๓	๕๑.๕๕	๑๑๕	๔๔.๕๒	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๑	๔.๔๐	๑๒๔	๔๕.๖๐	๑๑๕	๔๖.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๕๓	๕.๐๕	๕๔๑	๕๑.๕๗	๔๕๕	๔๓.๓๗	๑๐๕๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๘.๑ โดยทั่ว ๆ ไป จะมีผู้ให้ความเห็นว่า มารยาทของพนักงานขับรถจะอยู่ในเกณฑ์พอใช้ เป็นส่วนมากคิดเป็นร้อยละ ๕๑.๕๗ และเห็นว่ามารยาทอยู่ในขั้นที่ควรปรับปรุงอีกร้อยละ ๔๓.๓๗ และก็มีผู้ที่เห็นว่ามารยาทเรียบร้อยแล้วอีกร้อยละ ๕.๐๕ และถ้าเราพิจารณาในแต่ละกลุ่มอาชีพจะปรากฏว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้ที่เห็นว่ามารยาทของพนักงานขับรถอยู่ในเกณฑ์พอใช้ เป็นส่วนมากส่วนใหญ่ถึงร้อยละ ๕๓.๖๒ รองลงมาเห็นว่ามารยาทควรได้รับการปรับปรุงร้อยละ ๓๘.๘๑ และมีอีกร้อยละ ๗.๕๗ ที่คิดว่ามารยาทอยู่ในขั้นเรียบร้อย ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ให้ความเห็นว่ามารยาทของพนักงานขับรถพอใช้มีร้อยละ ๕๐.๕๔ เห็นว่าควรปรับปรุงร้อยละ ๔๔.๕๗ และคิดว่ามารยาทเรียบร้อยแล้วอีกร้อยละ ๔.๔๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ก็ให้ความเห็นว่า มารยาทของพนักงานขับรถอยู่ในขั้นพอใช้ร้อยละ ๕๑.๕๕ เห็นว่าควรปรับปรุงร้อยละ ๔๔.๕๒ และร้อยละ ๓.๑๓ เห็นว่า

มารยาทเรียบร้อยแล้ว สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ให้ความเห็นเหมือนกันว่ามารยาทของพนักงานขับรถอยู่ในเกณฑ์พอใช้แล้วร้อยละ ๔๘.๖๐ อยู่ในขั้นที่ควรปรับปรุงเสียร้อยละ ๕๑.๐๐ และเห็นว่าเรียบร้อยแล้วอีกร้อยละ ๔.๔๐ ตามลำดับ

ตารางที่ ๑๘.๒ แสดงการพิจารณามารยาทของพนักงานขับรถ (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	เรียบร้อย		พอใช้		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๒	๔๑.๕๑	๑๔๘	๒๗.๓๖	๑๐๖	๒๓.๓๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๒	๒๒.๖๔	๑๓๖	๒๕.๑๔	๑๑๕	๒๖.๑๕
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๘	๑๕.๐๙	๑๓๓	๒๔.๕๘	๑๑๕	๒๕.๒๗
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๑	๒๐.๗๕	๑๒๔	๒๒.๙๒	๑๑๕	๒๕.๒๗
รวม	๕๓	๑๐๐.๐๐	๕๔๑	๑๐๐.๐๐	๔๕๕	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๘.๒ กล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่ลงความเห็นว่ามีมารยาทของพนักงานขับรถมีความเรียบร้อยแล้ว เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔๑.๕๑ และผู้ที่คิดว่าเรียบร้อยน้อยที่สุดคือกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีเพียงร้อยละ ๑๕.๐๙ เท่านั้น ในกลุ่มที่ลงความเห็นว่ามีมารยาทของพนักงานขับรถอยู่ในขั้นพอใช้ก็เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดอีกเช่นกัน คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๓๖ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๑๔ และร้อยละ ๒๔.๕๘ ตามลำดับ ส่วนผู้ที่ลงความเห็นว่ามีมารยาทของพนักงานขับรถอยู่ในขั้นที่ควรปรับปรุง เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๑๕ ถัดไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ เท่า ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๒๗ ที่เหลือก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีร้อยละ ๒๓.๓๐

สรุปได้ว่า มารยาทของพนักงานขับรถ ส่วนใหญ่แล้วถือว่าอยู่ในเกณฑ์พอใช้ได้ เพราะมีผู้ให้ความเห็นนี้มากที่สุดถึงครึ่งหนึ่งของตัวอย่างทั้งสิ้น แต่ก็ยังมีผู้เห็นว่ามารยาทควรจะได้มีการปรับปรุงอีกเป็นจำนวนมาก ดังนั้น คิดว่าน่าจะมีการอบรมมารยาทของพนักงานขับรถบ้างเป็นครั้งคราว หรือในโอกาสที่สมควร และข้อที่ควรปรับปรุงมากที่สุดคือ มารยาทในการขับรถ จอดรถ และออกรถ ควรที่จะคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารให้มากที่สุด

๑๔. จำแนกตามอาชีพและเกณฑ์การพิจารณามารยาทของพนักงานเก็บค่าโดยสาร

ตารางที่ ๑๔.๑ แสดงการพิจารณามารยาทของพนักงานเก็บค่าโดยสาร (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เรียบร้อย		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๔	๓.๒๖	๑๑๕	๔๑.๖๗	๑๕๒	๕๕.๐๗	๒๗๑	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๖	๒.๒๕	๘๓	๓๑.๐๔	๑๗๘	๖๖.๖๗	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๓	๑.๑๗	๕๕	๓๘.๖๗	๑๐๕	๖๐.๑๖	๑๖๓	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๘	๓.๒๐	๘๕	๓๔.๐๐	๑๕๗	๖๒.๘๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๒๑	๒.๔๘	๓๓๘	๓๖.๕๒	๖๕๒	๖๑.๑๑	๑๐๑๑	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๔.๑ โดยส่วนรวมมีความเห็นว่า ควรที่จะมีการปรับปรุงมารยาทของพนักงานเก็บค่าโดยสารมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๑.๑๑ ลงความเห็นว่ามียารยาทพอใช้มีร้อยละ ๓๖.๕๒ และเห็นว่ามารยาทเรียบร้อยมีเพียงร้อยละ ๒.๔๘ เท่านั้น เมื่อเราพิจารณาตามกลุ่มอาชีพแล้ว กล่าวได้ว่าในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าควรที่จะปรับปรุงมารยาทของพนักงานเก็บค่าโดยสารถึงร้อยละ ๕๕.๐๗ ลงความเห็นว่ามารยาทอยู่ในเกณฑ์พอใช้ร้อยละ ๔๑.๖๗ และเห็นว่ามารยาทเรียบร้อยเพียงร้อยละ ๓.๒๖ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ให้ความเห็นว่า มารยาทของพนักงานเก็บค่าโดยสารอยู่ในขั้นที่ควรปรับปรุงร้อยละ ๖๖.๖๗ เห็นว่ามารยาทพอใช้ร้อยละ ๓๑.๐๔ และร้อยละ ๒.๒๕ เห็นว่ามารยาทเรียบร้อยแล้ว ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นว่ามารยาทควรปรับปรุงคิดเป็นร้อยละ ๖๐.๑๖ อยู่ในเกณฑ์พอใช้ร้อยละ ๓๘.๖๗ และอยู่ในขั้นที่เรียบร้อย ร้อยละ ๑.๑๗ เท่านั้น ส่วนกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ให้ความเห็นว่ามารยาทของพนักงานเก็บค่าโดยสารควรปรับปรุงร้อยละ ๖๒.๘๐ เห็นว่าอยู่ในเกณฑ์พอใช้ร้อยละ ๓๔.๐๐ และเห็นว่ามารยาทเรียบร้อยอีกร้อยละ ๓.๒๐

ตารางที่ ๑๔.๒ แสดงการพิจารณามารยาทของพนักงานเก็บค่าโดยสาร (ตามมารยาท)

อาชีพ	เรียบร้อย		พอใช้		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๔	๓๔.๖๒	๑๑๕	๓๐.๑๐	๑๕๒	๒๓.๗๑
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๖	๒๓.๐๘	๘๓	๒๑.๗๓	๑๗๘	๒๗.๗๗
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๓	๑๑.๕๔	๔๔	๒๔.๔๒	๑๕๔	๒๔.๐๒
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๘	๓๐.๗๗	๘๕	๒๒.๒๕	๑๕๗	๒๔.๔๔
รวม	๒๖	๑๐๐.๐๐	๓๘๖	๑๐๐.๐๐	๖๔๑	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๑๔.๒ พิจารณาในกลุ่มที่ลงความเห็นว่ามีมารยาทของพนักงานเก็บค่าโดยสารเรียบร้อย ปรากฏว่า บุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ให้ความเห็นมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๔.๖๒ รองลงมา ก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๓๐.๗๗ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑๑.๕๔ เท่านั้น สำหรับผู้ที่ลงความเห็นว่ามีมารยาทของพนักงานเก็บค่าโดยสารอยู่ในขั้นพอใช้เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๓๐.๑๐ และร้อยละ ๒๔.๔๒ ตามลำดับ ส่วนผู้ที่ให้ความเห็นว่ามีมารยาทของพนักงานเก็บค่าโดยสารควรมีการปรับปรุงจะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๗๗ รองลงไปก็เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๔, กลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๑ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วยังเห็นว่า ควรที่จะมีการปรับปรุงมารยาทของพนักงานเก็บค่าโดยสารมากที่สุดมีผู้ที่เห็นว่ามีมารยาทเรียบร้อยเป็นส่วนน้อยมาก ดังนั้น คิดว่าควรที่จะมีการอบรมและวางมาตรการแก้ไขในเรื่องนี้ให้มาก อาจจะใช้วิธีการหมุนเวียนกันเข้าอบรมในโอกาสอันควร และจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลในระหว่างเวลาการปฏิบัติงานของพนักงาน หรืออาจจัดให้มีการประกวดมารยาทและพนักงานดีเด่นในรอบเดือนขึ้นก็ได้ เพื่อเป็นการจูงใจให้เกิดการปรับปรุงมารยาทขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อให้เกิดความสุภาพกับผู้ใช้บริการให้มากที่สุด

๒๐. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาถึงมารยาทของพนักงานตรวจตัว

ตารางที่ ๒๐.๑ แสดงการพิจารณา มารยาทของพนักงานตรวจตัว (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เรียบร้อย		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๔๖	๑๖.๖๗	๑๔๕	๗๐.๖๕	๓๕	๑๒.๖๘	๒๒๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๔๕	๑๖.๘๕	๑๗๓	๖๔.๗๕	๔๙	๑๘.๓๕	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๓๕	๑๕.๒๓	๑๗๕	๖๕.๕๒	๓๘	๑๕.๘๕	๒๔๘	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๔๓	๑๗.๒๐	๑๕๕	๖๒.๐๐	๕๒	๒๐.๘๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๑๗๓	๑๖.๕๕	๗๐๒	๖๖.๕๒	๑๗๔	๒๐.๘๐	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๐.๑ ส่วนใหญ่แล้วจะเห็นว่า มารยาทของพนักงานตรวจตัวจะอยู่ในเกณฑ์พอใช้ถึงร้อยละ ๖๖.๕๒ และมีผู้เห็นว่ามารยาทควรปรับปรุงร้อยละ ๒๐.๘๐ และอีกร้อยละ ๑๖.๕๕ เห็นว่ามารยาทเรียบร้อยแล้ว เมื่อพิจารณาความเห็นในแต่ละกลุ่มอาชีพ จะปรากฏว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่ามารยาทของพนักงานตรวจตัวอยู่ในขั้นพอใช้แล้ว ร้อยละ ๗๐.๖๕ และเห็นวามารยาทเรียบร้อยแล้วร้อยละ ๑๖.๖๗ ซึ่งมีจำนวนมากกว่าผู้ที่เห็นว่าควรปรับปรุง ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ เห็นว่ามารยาทของพนักงานตรวจตัวอยู่ในเกณฑ์พอใช้คิดเป็นร้อยละ ๖๔.๗๕ รองลงมา ก็เห็นว่าควรปรับปรุงอีกร้อยละ ๑๘.๓๕ ที่เหลือก็เห็นว่าเรียบร้อย ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ส่วนใหญ่ก็ยังเห็นวามารยาทอยู่ในเกณฑ์พอใช้ร้อยละ ๖๕.๕๒ และยังเห็นวามารยาทเรียบร้อยแล้วคิดเป็นร้อยละ ๑๕.๒๓ ซึ่งมากกว่าจำนวนผู้ที่เห็นวามารยาทควรปรับปรุงซึ่งมีเพียงร้อยละ ๑๕.๘๕ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ยังเห็นว่าส่วนใหญ่มารยาทอยู่ในเกณฑ์พอใช้ร้อยละ ๖๒.๐๐ ถัดไปก็เห็นวามารยาทควรปรับปรุงและมารยาทเรียบร้อยคิดเป็นร้อยละ ๒๐.๘๐ และร้อยละ ๑๗.๒๐ ตามลำดับ



ตารางที่ ๒๐.๒ แสดงการพิจารณามารยาทของพนักงานตรวจตัว (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	เรียบร้อย		พอใช้		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๔๖	๒๖.๕๔	๑๔๕	๒๗.๗๘	๓๕	๒๐.๑๑
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๔๕	๒๖.๐๑	๑๗๓	๒๔.๖๔	๔๔	๒๔.๑๖
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๓๔	๒๒.๕๔	๑๗๔	๒๕.๕๐	๓๘	๒๑.๘๔
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๔๓	๒๔.๘๖	๑๕๕	๒๒.๐๘	๕๒	๒๙.๘๔
รวม	๑๗๓	๑๐๐.๐๐	๗๐๒	๑๐๐.๐๐	๑๗๔	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๐.๒ พิจารณาการแสดงความคิดเห็นต่าง ๆ กล่าวได้ว่า ผู้ที่เห็นว่ามารยาทของพนักงานตรวจตัวเรียบร้อยแล้วนั้น จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ เป็นส่วนใหญ่ โดยมีบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นสนับสนุนน้อยที่สุด ต่อไปก็เป็นกลุ่มผู้ที่เห็นว่ามารยาทของพนักงานตรวจตัวอยู่ในเกณฑ์พอใช้ ซึ่งทุกกลุ่มอาชีพให้ความเห็นกันเป็นส่วนใหญ่ทั้งสิ้น จึงทำให้อัตราส่วนไม่แตกต่างกันมากนัก แต่กลุ่มที่ให้การสนับสนุนมากก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ สำหรับกลุ่มที่มีความเห็นว่ามารยาทของพนักงานตรวจตัวอยู่ในเกณฑ์ที่ควรปรับปรุงนั้น บุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ ให้ความเห็นสนับสนุนมากที่สุด

กล่าวได้ว่า มารยาทส่วนใหญ่ของพนักงานตรวจตัวนั้น อยู่ในเกณฑ์พอใช้แล้ว และมีบางกลุ่มอาชีพที่เห็นว่ามารยาทอยู่ในเกณฑ์ที่เรียบร้อยมากกว่าเห็นว่าควรปรับปรุงเสียอีก เท่าที่สังเกตดู ปรากฏว่ามารยาทของพนักงานตรวจตัวอยู่ในขั้นที่ดีเป็นส่วนใหญ่ และจะเห็นได้ว่าบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีความเห็นว่า มารยาทของพนักงานตรวจตัวอยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้ในอัตราที่สูงถึงประมาณร้อยละ ๗๐.๐๐ และยังเห็นว่ามารยาทอยู่ในขั้นที่เรียกว่าเรียบร้อยแล้วมากกว่าจะเห็นว่าควรปรับปรุงอีกด้วย

๒๑. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาการแต่งกายของพนักงานขับรถ

ตารางที่ ๒๑.๑ แสดงการพิจารณาการแต่งกายของพนักงานขับรถ (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เรียบร้อย		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๔๐	๑๔.๔๔	๑๘๔	๖๖.๖๗	๕๒	๑๘.๘๘	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๓๕	๑๓.๑๑	๑๗๔	๖๕.๑๗	๕๘	๒๑.๗๒	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๕	๗.๔๒	๑๕๑	๗๔.๖๑	๔๖	๑๗.๙๗	๒๑๒	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๓๕	๑๔.๐๐	๑๖๑	๖๔.๔๐	๕๔	๒๑.๖๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๑๒๕	๑๒.๓๐	๗๑๐	๖๗.๖๘	๒๑๐	๒๐.๐๒	๑๐๔๕	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๑.๑ โดยส่วนรวมแล้วจะเห็นว่า การแต่งกายของพนักงานขับรถอยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๖๗.๖๘ รองลงไปเห็นว่าการแต่งกายอยู่ในเกณฑ์ที่ควรปรับปรุงร้อยละ ๒๐.๐๒ และร้อยละ ๑๒.๓๐ เห็นว่าการแต่งกายอยู่ในขั้นที่เรียบร้อยแล้ว เมื่อพิจารณาตามกลุ่มอาชีพ จะเห็นว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าการแต่งกายอยู่ในขั้นพอใช้มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๖๖.๖๗ รองลงไปเห็นว่าการปรับปรุงและน้อยที่สุดคือเห็นว่าเรียบร้อย ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ส่วนใหญ่ก็เห็นว่าการแต่งกายอยู่ในขั้นพอใช้มากที่สุดเช่นกันคิดเป็นร้อยละ ๖๕.๑๗ รองลงไปก็เห็นว่าการปรับปรุงและเรียบร้อยตามลำดับ กลุ่มอาชีพที่ ๓ ก็ให้ความเห็นว่า การแต่งกายของพนักงานขับรถร้อยละ ๗๔.๖๑ อยู่ในเกณฑ์พอใช้ และมีการแต่งกายที่เห็นว่าเรียบร้อยเพียงร้อยละ ๗.๔๒ เท่านั้น ที่เหลืออีกร้อยละ ๑๗.๙๗ อยู่ในขั้นที่ควรปรับปรุง สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ กล่าวว่าร้อยละ ๖๔.๔๐ มีการแต่งกาย ที่พอใช้ได้ร้อยละ ๒๑.๖๐ ควรปรับปรุงในเรื่องการแต่งกาย และร้อยละ ๑๔.๐๐ อยู่ในขั้นเรียบร้อยแล้ว จะเห็นได้ว่า บุคคลทุกกลุ่มอาชีพมีความเห็นเรียงลำดับเหมือนกันหมด คือ มากที่สุดเห็นว่าพอใช้แล้วรองลงมาก็เห็นว่าควรปรับปรุง และมีบางส่วนที่เห็นว่าเรียบร้อยแล้ว

ตารางที่ ๒๑.๒ แสดงการพิจารณาการแต่งกายของพนักงานขับรถ (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	เรียบร้อย		พอใช้		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๔๐	๓๑.๐๑	๑๘๔	๒๔.๙๒	๔๒	๒๔.๗๖
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๓๕	๒๗.๑๓	๑๗๔	๒๔.๕๑	๕๘	๒๗.๖๒
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๔	๑๔.๗๓	๑๔๑	๒๖.๙๐	๔๖	๒๑.๙๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๓๕	๒๗.๑๓	๑๖๑	๒๒.๖๘	๕๔	๒๕.๗๑
รวม	๑๒๔	๑๐๐.๐๐	๗๑๐	๑๐๐.๐๐	๒๑๐	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๑.๒ เมื่อพิจารณาจากการแสดงความคิดเห็นของบุคคลทุกกลุ่มอาชีพแล้ว กล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่ตอบว่าการแต่งกายของพนักงานขับรถอยู่ในเกณฑ์ที่เรียบร้อยแล้วส่วนใหญ่จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ถึงร้อยละ ๓๑.๐๑ รองลงไปก็เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ จำนวนเท่า ๆ กันร้อยละ ๒๗.๑๓ น้อยที่สุดเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ เพียงร้อยละ ๑๔.๗๓ เท่านั้น ในกลุ่มผู้ที่ตอบว่าการแต่งกายของพนักงานขับรถอยู่ในเกณฑ์พอใช้ ส่วนใหญ่แล้วจะมีอัตราส่วนใกล้เคียงกันมาก ที่มีจำนวนมากกว่ากลุ่มอาชีพอื่นคือ กลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๙๐ และน้อยที่สุดคือกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๒.๖๘ สำหรับกลุ่มที่ตอบว่าการแต่งกายของพนักงานขับรถอยู่ในขั้นที่ควรปรับปรุงนั้น ปรากฏว่าเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๖๒ และร้อยละ ๒๕.๗๑ ตามลำดับ น้อยที่สุดคือกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีเพียงร้อยละ ๒๑.๙๐ เท่านั้น

สรุปได้ว่า ทุกกลุ่มอาชีพเห็นพ้องต้องกันว่า การแต่งกายของพนักงานขับรถส่วนใหญ่แล้วอยู่ในขั้นพอใช้ได้ และผู้ที่ตอบว่าควรปรับปรุงนั้น เมื่อสอบถามดูปรากฏว่ามีจะเห็นพนักงานขับรถเอาเสื้อไว้นอกกางเกง จึงให้ความเห็นว่าสมควรปรับปรุงในเรื่องนี้ ส่วนเรื่องความสะอาดของเสื้อฝ้านั้นไม่ได้กล่าวไว้ ดังนั้น กล่าวได้ว่า การแต่งกายของพนักงานขับรถอยู่ในเกณฑ์พอใช้ได้แล้ว ถ้าจะมีการปรับปรุงและกวาดล้างมากขึ้นก็ทำให้เกิดความเรียบร้อยได้

๒๒. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาการแต่งกายของพนักงานเก็บค่าโดยสาร

ตารางที่ ๒๒.๑ แสดงการพิจารณาการแต่งกายของพนักงานเก็บค่าโดยสาร (ตามอาชีพ)

อาชีพ	เรียบร้อย		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๖	๔.๔๒	๑๕๓	๕๕.๔๓	๘๗	๓๕.๑๔	๒๖๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๕	๕.๖๒	๑๓๘	๕๑.๖๔	๑๑๔	๔๒.๗๐	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๔	๓.๕๒	๑๔๗	๕๗.๕๒	๑๐๐	๓๙.๐๖	๒๕๑	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๔	๗.๖๐	๑๓๑	๕๒.๔๐	๑๐๐	๔๐.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๖๔	๖.๕๘	๕๖๙	๕๔.๒๔	๔๑๑	๓๙.๑๘	๑๐๔๔	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๒.๑ โดยส่วนรวมแล้วจะให้ความเห็นว่า การแต่งกายของพนักงานเก็บค่าโดยสารนั้น อยู่ในชั้นพอใช้คิดเป็นร้อยละ ๕๔.๒๔ รองลงไปเห็นว่าการแต่งกายควรปรับปรุงอีกร้อยละ ๓๙.๑๘ และอีกร้อยละ ๖.๕๘ เห็นว่าการแต่งกายเรียบร้อยแล้ว ถ้าเราพิจารณาตามกลุ่มอาชีพแล้ว จะกล่าวได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๕๕.๔๓ เห็นว่าการแต่งกายอยู่ในเกณฑ์พอใช้ร้อยละ ๓๕.๑๔ อยู่ในชั้นที่ควรปรับปรุง และร้อยละ ๙.๔๒ เท่านั้นที่คิดว่าเรียบร้อยแล้ว ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ กล่าวว่า การแต่งกายของพนักงานเก็บค่าโดยสารอยู่ในเกณฑ์พอใช้ร้อยละ ๕๑.๖๔ รองลงไปเห็นว่าการปรับปรุงอีกร้อยละ ๔๒.๗๐ และเพียงร้อยละ ๕.๖๒ ที่เห็นว่าเรียบร้อยดีแล้ว ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นว่า การแต่งกายของพนักงานเก็บค่าโดยสารอยู่ในชั้นพอใช้ร้อยละ ๕๗.๕๒ รองลงไปเห็นว่าการปรับปรุงร้อยละ ๓๙.๐๖ และอีกร้อยละ ๓.๕๒ เท่านั้นที่คิดว่าเรียบร้อยแล้ว ส่วนกลุ่มอาชีพที่ ๔ เห็นว่าการแต่งกายของพนักงานเก็บค่าโดยสารอยู่ในชั้นที่เรียกว่าพอใช้คิดเป็นร้อยละ ๕๒.๔๐ เห็นว่าการปรับปรุงและเรียบร้อยอีกร้อยละ ๔๐.๐๐ และร้อยละ ๗.๖๐ ตามลำดับ

ตารางที่ ๒๒.๒ แสดงการพิจารณาการแต่งกายของพนักงานเก็บค่าโดยสาร (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	เรียบร้อย		พอใช้		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๖	๓๗.๖๘	๑๔๓	๒๖.๘๔	๔๗	๒๓.๖๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๔	๒๑.๗๔	๑๓๘	๒๔.๒๔	๑๑๔	๒๗.๗๔
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๔	๑๓.๐๔	๑๔๗	๒๕.๘๓	๑๐๐	๒๔.๓๓
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๔	๒๗.๕๔	๑๓๑	๒๓.๐๒	๑๐๐	๒๔.๓๓
รวม	๖๔	๑๐๐.๐๐	๕๖๙	๑๐๐.๐๐	๔๑๑	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๒.๒ พิจารณาจากการแสดงความคิดเห็นแล้วปรากฏว่า กลุ่มผู้ที่แสดงความคิดเห็นว่าการแต่งกายของพนักงานเก็บค่าโดยสารเรียบร้อยแล้วนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๗.๖๘ และบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้การสนับสนุนน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑๓.๐๔ ในกลุ่มผู้ที่แสดงความคิดเห็นว่าการแต่งกายของพนักงานเก็บค่าโดยสารอยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้แล้ว เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดเช่นกัน คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๘๔ โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๔ ให้ความเห็นน้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๒๓.๐๒ สำหรับในกลุ่มผู้ที่ให้ความคิดเห็นว่าการแต่งกายของพนักงานเก็บค่าโดยสารอยู่ในเกณฑ์ที่ควรปรับปรุง จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๗๔ รองลงไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ซึ่งมีจำนวนเท่า ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๓๓ และที่น้อยที่สุดก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า โดยทั่ว ๆ ไปแล้ว บุคคลทุกกลุ่มอาชีพจะมีความเห็นว่าการแต่งกายของพนักงานเก็บค่าโดยสารอยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้ มีบางส่วนก็ยังเห็นว่าน่าจะมีการปรับปรุงให้ดีขึ้น และมีอยู่เพียงส่วนน้อยที่คิดว่าการแต่งกายเรียบร้อยแล้ว ดังนั้น เพื่อให้การแต่งกายของพนักงานเก็บค่าโดยสารดีขึ้น คิดว่าน่าจะมีเจ้าหน้าที่คอยดูแลการแต่งกายของพนักงานเก็บค่าโดยสารก่อนที่จะออกไปทำการปฏิบัติงานทุก ๆ เช้า และในขณะที่ปฏิบัติงานก็ควรมีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบหรือคอยตักเตือนในเรื่องการแต่งกายให้ถูกต้องตามระเบียบ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบและเรียบร้อยแก่ผู้พบเห็นและผู้ใช้บริการ เพราะพนักงานเก็บค่าโดยสารเป็นผู้ที่ทำงานใกล้ชิดกับผู้ใช้บริการมากที่สุด

๒๓. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาการแต่งกายของพนักงานตรวจตัว

ตารางที่ ๒๓.๑ แสดงการพิจารณาการแต่งกายของพนักงานตรวจตัว (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เรียบร้อย		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๘๔	๓๐.๔๓	๑๖๒	๕๘.๗๐	๓๐	๑๐.๘๗	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๖๔	๒๓.๘๗	๑๖๔	๖๓.๓๐	๓๔	๑๒.๗๓	๒๖๒	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๕๘	๒๒.๖๖	๑๗๔	๖๗.๘๗	๒๔	๙.๓๘	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๗๓	๒๙.๒๐	๑๕๖	๕๘.๕๐	๓๑	๑๒.๕๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๒๗๙	๒๖.๖๐	๖๕๑	๖๒.๐๖	๑๑๙	๑๑.๓๔	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๓.๑ โดยส่วนรวมแล้วกล่าวได้ว่า การแต่งกายของพนักงานตรวจตัวอยู่ในเกณฑ์พอใช้เป็นส่วนใหญ่ รองลงไปก็เห็นว่าการแต่งกายเรียบร้อยดีแล้ว และมีเพียงส่วนน้อยที่เห็นว่าการแต่งกายควรจะต้องปรับปรุงกัน เมื่อไปพิจารณาตามกลุ่มอาชีพแล้ว กล่าวได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีร้อยละ ๕๘.๗๐ ที่คิดว่าการแต่งกายของพนักงานตรวจตัวอยู่ในเกณฑ์พอใช้ได้ รองลงไปก็เห็นว่าการแต่งกายเรียบร้อย ร้อยละ ๓๐.๔๓ และเพียงร้อยละ ๑๐.๘๗ ที่เห็นว่าควรจะต้องปรับปรุง ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ส่วนใหญ่ก็จะเห็นว่าการแต่งกายของพนักงานตรวจตัวอยู่ในเกณฑ์พอใช้คิดเป็นร้อยละ ๖๓.๓๐ รองลงไปเห็นว่าเรียบร้อยแล้วร้อยละ ๒๓.๘๗ และเห็นว่าควรปรับปรุงการแต่งกายอีกร้อยละ ๑๒.๗๓ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นว่าการแต่งกายของพนักงานตรวจตัวอยู่ในขั้นที่เรียกว่าพอใช้ได้ คิดเป็นร้อยละ ๖๗.๘๗ ถัดไปก็เห็นว่าการแต่งกายเรียบร้อย ร้อยละ ๒๒.๖๖ และอีกร้อยละ ๙.๓๘ ที่เห็นว่าควรปรับปรุง ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ให้ความเห็นว่าการแต่งกายของพนักงานตรวจตัวอยู่ในเกณฑ์พอใช้คิดเป็นร้อยละ ๕๘.๕๐ รองลงไปก็เห็นว่าเรียบร้อยและเห็นว่าควรปรับปรุงอีก คิดเป็นร้อยละ ๒๙.๒๐ และร้อยละ ๑๒.๕๐ ตามลำดับ

ตารางที่ ๒๓.๒ แสดงการพิจารณาการแต่งกายของพนักงานตรวจตัว (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	เรียบร้อย		พอใช้		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๘๔	๓๐.๑๑	๑๖๒	๒๕.๘๘	๓๐	๒๕.๒๑
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๖๔	๒๒.๙๔	๑๖๙	๒๕.๙๖	๓๔	๒๘.๕๗
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๕๘	๒๐.๗๙	๑๗๔	๒๖.๗๓	๒๔	๒๐.๑๗
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๗๓	๒๖.๑๖	๑๔๖	๒๒.๔๓	๓๑	๒๖.๐๕
รวม	๒๗๙	๑๐๐.๐๐	๖๕๑	๑๐๐.๐๐	๑๑๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๓.๒ เมื่อเราพิจารณาตามลักษณะของความคิดเห็นแล้ว จะเห็นได้ว่าในกลุ่มผู้ที่เห็นว่า การแต่งกายของพนักงานตรวจตัวอยู่ในขั้นที่เรียกว่าเรียบร้อยแล้วนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๐.๑๑ โดยมีบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๐.๗๙ ในกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นว่าการแต่งกายของพนักงานตรวจตัวอยู่ในขั้นที่กล่าวได้ว่าพอใช้ จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๗๓ รองลงมาก็เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๑ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๙๖ และร้อยละ ๒๕.๘๘ ตามลำดับ สำหรับผู้ที่ให้ความเห็นว่าการแต่งกายของพนักงานตรวจตัวอยู่ในเกณฑ์ที่ควรจะมีการปรับปรุง ก็เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๘.๕๗ รองลงมาก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๑ ตามลำดับ โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นน้อยที่สุด

สรุปได้ว่า การแต่งกายของพนักงานตรวจตัว ส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้แล้ว มีบางส่วนที่กล่าวได้ว่าการแต่งกายเรียบร้อยดี และมีเพียงบางส่วนที่คิดว่าควรปรับปรุงการแต่งกายซึ่งมีจำนวนน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับความเห็นในเกณฑ์อื่น ทั้งนี้ อาจจะเป็นเพราะความใกล้ชิดกับผู้ใช้บริการมีน้อยมาก จึงไม่ทำให้เกิดปัญหาเหมือนพนักงานประจำรถ

๒๔. จำแนกตามอาชีพและการจัดรถเสริมพิเศษ (วิ่งครึ่งทาง)

ตารางที่ ๒๔.๑ แสดงการพิจารณาเรื่องการจัดรถวิ่งเสริมพิเศษ (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๕๕	๗๒.๑๐	๕๗	๒๗.๙๐	๒๑๒	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๘๕	๖๘.๕๑	๘๓	๓๑.๐๙	๒๖๘	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๗๕	๖๘.๓๖	๘๑	๓๑.๖๔	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๘๗	๗๕.๘๐	๖๓	๒๕.๒๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๗๔๕	๗๑.๐๒	๓๐๔	๒๘.๙๘	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๔.๑ การจัดรถวิ่งเสริมพิเศษหรือรถที่วิ่งไม่ครบเส้นทางตามที่กำหนด คือ รุ่งเพียงครึ่งทางหรือรุ่งในช่วงที่มีจำนวนผู้ใช้บริการมาก ในเรื่องนี้จากการสอบถามความคิดเห็นของ บุคคลต่าง ๆ ปรากฏว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นด้วยกับการจัดรถวิ่งเสริมพิเศษเป็นร้อยละ ๗๒.๑๐ และไม่เห็นด้วยร้อยละ ๒๗.๙๐ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ให้การสนับสนุนร้อยละ ๖๘.๕๑ และอีกร้อยละ ๓๑.๐๙ ไม่เห็นด้วย กลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นชอบด้วยร้อยละ ๖๘.๓๖ และไม่ให้การสนับสนุน ร้อยละ ๓๑.๖๔ ส่วนกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีผู้เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ ๗๕.๘๐ และมีผู้ไม่เห็นด้วยกับการ จัดรถเสริมพิเศษ ร้อยละ ๒๕.๒๐

ตารางที่ ๒๔.๒ แสดงการพิจารณาเรื่องการจัดรถวิ่งเสริมพิเศษ (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๔๔	๒๖.๗๑	๗๗	๒๕.๓๓
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๘๔	๒๔.๗๐	๘๓	๒๗.๓๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๗๕	๒๓.๔๔	๘๑	๒๖.๖๔
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๑๗	๒๕.๑๐	๖๓	๒๐.๗๒
รวม	๗๔๕	๑๐๐.๐๐	๓๐๔	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๔.๒ พิจารณาจากการแสดงความคิดเห็นก็กล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่เห็นด้วยกับการจัดรถวิ่งเสริมพิเศษ แบ่งออกเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๒๖.๗๑ รองลงไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ ตามลำดับ โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความความคิดเห็นน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๓.๔๔ สำหรับกลุ่มผู้ไม่เห็นด้วยกับการจัดรถเสริมพิเศษ ปรากฏว่า เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๓๐ รองลงไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๖.๖๔ ถัดไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๒๕.๓๓ และมีกลุ่มอาชีพที่ ๔ เพียงร้อยละ ๒๐.๗๒ ตามลำดับ

ดังนั้น การจัดรถวิ่งเสริมพิเศษ โดยส่วนรวมเห็นว่าเป็นการดี เพราะจากการสอบถาม ปรากฏว่า เป็นการแบ่งเบาภาระการจราจร บรรเทาจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางในระยะไกลได้ เป็นการลดความหนาแน่นและเบียดเสียดของผู้ใช้บริการ เป็นต้น และเป็นที่น่าสังเกตว่าผู้เห็นด้วยนั้น เป็นผู้โดยสารรถประจำทางในระยะสั้น ๆ หรือในระยะทางที่รถเสริมพิเศษวิ่งไปถึง ส่วนผู้ไม่เห็นด้วยนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่เดินทางในเส้นทางที่ไกลกว่าระยะที่รถเสริมพิเศษวิ่งหรือวิ่งไม่ถึง โดยสรุปแล้ว การจัดรถวิ่งเสริมพิเศษเป็นสิ่งที่ดีและสมควรทำ แต่ก็ควรจะมีเฉพาะช่วงเวลาที่มีความต้องการของผู้ใช้บริการมีมากเท่านั้น คือ ในช่วงชั่วโมงที่รีบด่วน ส่วนในเวลาอื่นควรจะวิ่งให้ครบตามเส้นทางที่กำหนด

๒๕. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาการจัดเส้นทางกับแหล่งชุมชน

ตารางที่ ๒๕.๑ แสดงการพิจารณาการจัดเส้นทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ควรพิจารณา		ไม่จำเป็น		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๕๘	๙๓.๔๘	๑๘	๖.๕๒	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๔๙	๙๓.๒๖	๑๘	๖.๗๔	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๓๗	๙๒.๕๘	๑๙	๗.๔๒	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๓๗	๙๔.๘๐	๑๓	๕.๒๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๙๘๑	๙๓.๕๒	๖๘	๖.๔๘	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๕.๑ โดยส่วนรวมปรากฏว่า ทุกกลุ่มอาชีพเห็นว่าการจัดเส้นทาง การเดินรถควรจะให้สัมพันธ์กับแหล่งชุมชนคิดเป็นร้อยละ ๙๓.๕๒ โดยมีผู้ที่คิดว่าไม่น่าจะคำนึงถึงแหล่งชุมชนเพียงร้อยละ ๖.๔๘ เท่านั้น เมื่อพิจารณาทีละกลุ่มอาชีพ ปรากฏว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าการจัดเส้นทาง การเดินรถควรคำนึงถึงแหล่งชุมชนคิดได้เป็นร้อยละ ๙๓.๔๘ ที่เหลืออีกร้อยละ ๖.๕๒ เห็นว่าไม่จำเป็น ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ เห็นว่าการจัดเส้นทางจำเป็นต้องคำนึงถึงแหล่งชุมชนคิดเป็นร้อยละ ๙๓.๒๖ และไม่เห็นด้วยร้อยละ ๖.๗๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ เห็นว่าการจัดเส้นทางควรคำนึงถึงแหล่งชุมชนร้อยละ ๙๒.๕๘ และร้อยละ ๗.๔๒ เห็นว่าไม่จำเป็นต้องคำนึงถึง สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ให้ความเห็นว่า การจัดเส้นทาง การเดินรถควรที่จะคำนึงถึงแหล่งชุมชนคิดเป็นร้อยละ ๙๔.๘๐ และมีเพียงร้อยละ ๕.๒๐ เท่านั้นที่คิดว่าไม่จำเป็น

ตารางที่ ๒๕.๒ แสดงการพิจารณาการจัดเส้นทาง (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	ควรพิจารณา		ไม่จำเป็น	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๕๘	๒๖.๓๐	๑๘	๒๖.๔๗
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๔๔	๒๕.๔๗	๑๘	๒๖.๔๗
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๓๗	๒๔.๑๖	๑๕	๒๗.๕๔
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๓๗	๒๔.๑๖	๑๓	๑๕.๑๒
รวม	๙๗๖	๑๐๐.๐๐	๖๔	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๕.๒ พิจารณาจากการแสดงความคิดเห็นของบุคคลรวมทุกอาชีพแล้ว ปรากฏว่าในกลุ่มผู้ที่ให้ความคิดเห็นว่าการจัดเส้นทางการเดินทางเดินรถจำเป็นต้องคำนึงถึงแหล่งชุมชนด้วย เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุด รองลงไปก็เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๓๐ และร้อยละ ๒๕.๔๗ ตามลำดับ ถัดไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ จำนวนเท่า ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๑๖ ส่วนในกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นว่าการจัดเส้นทางการเดินทางเดินรถไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงแหล่งชุมชนนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๕๔ รองลงไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ เท่า ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๔๗ โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีจำนวนน้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๑๕.๑๒ เท่านั้น

สรุปได้ว่า การจัดเส้นทางการเดินทางเดินรถควรจะต้องคำนึงถึงแหล่งชุมชนด้วย เพราะในแหล่งชุมชนส่วนมาก อาจจะเป็นที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน โรงเรียน ตลาด หรือสถานที่บันเทิง เรียงรมย์ต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งสถานที่เหล่านี้จะมีผู้ที่จำเป็นต้องใช้บริการจากรถโดยสารประจำทางเป็นจำนวนมาก ความเห็นส่วนใหญ่จึงให้การสนับสนุนเกี่ยวกับการกำหนดเส้นทางการเดินทางเดินรถว่า ควรจะคำนึงถึงแหล่งชุมชนด้วย โดยเฉพาะบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ประกอบอาชีพเกี่ยวกับการค้าขายให้การสนับสนุนมากที่สุด ดังนั้น คิดว่าในการกำหนดเส้นทางเดินรถสายที่จะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคต ควรคำนึงถึงแหล่งชุมชนด้วย

หมวด ก

สิ่งอำนวยความสะดวกภายนอก

๒๖. จำแนกตามอาชีพและการมองหาป้ายหยุดรถประจำทาง

ตารางที่ ๒๖.๑ แสดงการมองหาป้ายหยุดรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เห็นชัดเจน		เป็นบางแห่ง		ไม่เห็นเลย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๕	๕.๐๖	๒๓๗	๘๕.๘๗	๑๔	๕.๐๗	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๔	๑๐.๘๖	๒๒๒	๘๓.๑๔	๑๖	๕.๙๙	๒๖๒	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๖	๑๐.๑๖	๒๒๒	๘๖.๗๒	๘	๓.๑๓	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๓๒	๑๒.๘๐	๒๐๕	๘๒.๐๐	๑๓	๕.๒๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๑๑๒	๑๐.๖๘	๘๘๖	๘๔.๔๖	๕๑	๔.๘๖	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๖.๑ โดยทั่ว ๆ ไปแล้ว กล่าวเป็นส่วนรวมว่าการมองหาป้ายหยุดรถประจำทางนั้นจะเห็นได้ชัดเจนเป็นในบางแห่งเท่านั้นคิดเป็นร้อยละ ๘๔.๔๖ มีผู้เห็นว่าสามารถมองเห็นได้ชัดเจนเสมอเป็นร้อยละ ๑๐.๖๘ และอีกร้อยละ ๔.๘๖ ตอบว่าไม่สามารถมองหาได้ชัดเจนเลย ถ้าพิจารณาทีละกลุ่มอาชีพจะเห็นว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๘๕.๘๗ ตอบว่าสามารถมองหาป้ายหยุดรถประจำทางได้ชัดเจนเป็นบางแห่งเท่านั้น มีเพียงร้อยละ ๕.๐๖ ที่ตอบว่ามองเห็นได้ชัดเจนทุกแห่ง และอีกร้อยละ ๕.๐๗ ตอบว่ามองไม่เห็น ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ส่วนใหญ่บอกว่าสามารถมองหาป้ายหยุดรถประจำทางได้ชัดเจนเป็นบางแห่งคิดเป็นร้อยละ ๘๓.๑๔ ตอบว่าเห็นได้ชัดเจนร้อยละ ๑๐.๘๖ และเพียงร้อยละ ๕.๙๙ ที่กล่าวว่าเห็นไม่ชัดเจน ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๘๖.๗๒ ตอบว่าสามารถมองหาป้ายหยุดรถประจำทางได้ชัดเจนเป็นเพียงบางแห่ง ร้อยละ ๑๐.๑๖ ตอบว่าสามารถมองหาได้ชัดเจน และอีกร้อยละ ๓.๑๓ ตอบว่าไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนเลย สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ตอบว่าเห็นชัดเจนเป็นเพียงบางแห่งคิดเป็นร้อยละ ๘๒.๐๐ ตอบว่าเห็นได้ชัดเจนเสมอร้อยละ ๑๒.๘๐ และร้อยละ ๕.๒๐ ตอบว่าไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน

ตารางที่ ๒๖.๒ แสดงการมองหาป้ายหยุดรถประจำทาง (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	เห็นชัดเจน		เป็นบางแห่ง		ไม่เห็นเลย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๕	๒๒.๓๒	๒๓๗	๒๖.๗๕	๑๔	๒๗.๕๕
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๔	๒๕.๘๔	๒๒๒	๒๕.๐๖	๑๖	๓๑.๓๗
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๖	๒๓.๒๑	๒๒๒	๒๕.๐๖	๘	๑๕.๖๔
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๓๒	๒๘.๕๗	๒๐๕	๒๓.๑๔	๑๓	๒๕.๔๕
รวม	๑๑๒	๑๐๐.๐๐	๘๘๖	๑๐๐.๐๐	๔๑	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๖.๒ พิจารณาจากการตอบแล้วกล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่ตอบว่าสามารถมองหาป้ายหยุดรถประจำทางได้ชัดเจนนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๔ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๘.๕๗ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒, กลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๑ ตามลำดับ ในกลุ่มผู้ที่ตอบว่าสามารถมองหาป้ายหยุดรถประจำทางได้ชัดเจนเพียงบางแห่งนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๗๕ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีจำนวนเท่า ๆ กัน ร้อยละ ๒๕.๐๖ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ น้อยที่สุด ส่วนในกลุ่มผู้ที่ไม่สามารถมองหาป้ายหยุดรถได้ชัดเจนเลย เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๓๗ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๕๕ และร้อยละ ๒๕.๔๕ ตามลำดับ โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๓ น้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๑๕.๖๔ เท่านั้น

สรุปได้ว่า โดยทั่ว ๆ ไปแล้ว ทุกกลุ่มอาชีพจะเห็นว่าป้ายหยุดรถประจำทางสามารถมองเห็นได้ค่อนข้างชัดเจนเพียงบางแห่งเท่านั้น มีผู้ที่ไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนเป็นจำนวนน้อยมาก แต่ก็ยังมีจำนวนมากกว่าผู้ที่ตอบว่ามองเห็นได้ชัดเจนเลย ดังนั้น ควรจะมีการปรับปรุงเรื่องป้ายหยุดรถประจำทางให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพราะเท่าที่สังเกตดูปรากฏว่า ในที่บางแห่งไม่มีเลย อาศัยความเคยชินของผู้ที่ใช้อยู่เป็นประจำ ฉะนั้น ในเรื่องนี้ควรจะให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบบริหารจัดการให้เรียบร้อยเพื่อความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

๒๗. จำแนกตามอาชีพและการกำหนดระยะห่างระหว่างป้ายหยุดรถประจำทาง

ตารางที่ ๒๗.๑ แสดงการกำหนดระยะห่างระหว่างป้ายหยุดรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เหมาะสมดี		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๕๖	๕๖.๕๒	๑๒๐	๔๓.๔๘	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๓๗	๕๑.๓๑	๑๓๐	๔๘.๖๙	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๓๒	๕๑.๕๖	๑๒๔	๔๘.๔๔	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๔๑	๕๖.๔๐	๑๐๙	๔๓.๖๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๕๖๖	๕๓.๙๖	๔๘๓	๔๖.๐๔	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๗.๑ จะเห็นได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้ที่เห็นว่าการกำหนดระยะห่างระหว่างป้ายหยุดรถประจำทางที่ใช้อยู่ดีเหมาะสมดีแล้วคิดเป็นจำนวนร้อยละ ๕๖.๕๒ และอีกร้อยละ ๔๓.๔๘ เห็นว่าควรมีการปรับปรุงใหม่ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ เห็นว่าการกำหนดระยะห่างระหว่างป้ายหยุดรถประจำทางเหมาะสมดีแล้วร้อยละ ๕๑.๓๑ และเห็นว่าควรปรับปรุงใหม่อีกร้อยละ ๔๘.๖๙ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ เห็นว่าการกำหนดระยะห่างระหว่างป้ายหยุดรถประจำทางเหมาะสมดีแล้วคิดเป็นร้อยละ ๕๑.๕๖ และเห็นว่าควรปรับปรุงใหม่อีกร้อยละ ๔๘.๔๔ สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็เห็นว่าการกำหนดระยะห่างระหว่างป้ายหยุดรถประจำทางนั้นเหมาะสมดีแล้วคิดเป็นร้อยละ ๕๖.๔๐ และร้อยละ ๔๓.๖๐ เห็นว่าควรปรับปรุงใหม่ ดังนั้นเมื่อพิจารณาโดยส่วนรวมแล้วจะเห็นได้ว่า มีผู้ที่เห็นว่าการกำหนดระยะห่างระหว่างป้ายหยุดรถประจำทางเหมาะสมดีแล้วคิดได้เป็นร้อยละ ๕๓.๙๖ และมีผู้ที่คิดว่าควรปรับปรุงการกำหนดระยะห่างระหว่างป้ายหยุดรถประจำทางอีกร้อยละ ๔๖.๐๔

ตารางที่ ๒๗.๒ แสดงการกำหนดระยะห่างระหว่างป้ายหยุดรถประจำทาง (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	เหมาะสม		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๔๖	๒๗.๕๖	๑๒๐	๒๔.๘๔
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๓๗	๒๔.๒๐	๑๓๐	๒๖.๕๒
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๓๒	๒๓.๓๒	๑๒๔	๒๔.๖๗
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๔๑	๒๔.๙๑	๑๐๔	๒๒.๕๗
รวม	๕๖๖	๑๐๐.๐๐	๔๘๓	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๗.๒ พิจารณาจากกลุ่มที่แสดงความคิดเห็น กล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าการกำหนดระยะห่างระหว่างป้ายหยุดรถประจำทางเหมาะสมแล้ว จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๕๖ รองลงไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔, กลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๙๑, ร้อยละ ๒๔.๒๐ และร้อยละ ๒๓.๓๒ ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ที่เห็นว่าการกำหนดระยะห่างระหว่างป้ายหยุดรถประจำทางควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่ นั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๕๒ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๔.๖๗ โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๔ น้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๒.๕๗

สรุปได้ว่า มีผู้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนดระยะห่างระหว่างป้ายหยุดรถประจำทางว่าเหมาะสมแล้วหรือควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่อยู่ในอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกัน โดยมีผู้ที่เห็นว่าเหมาะสมแล้วมากกว่าผู้ที่เห็นว่าควรจะมีการปรับปรุงใหม่อยู่ประมาณร้อยละ ๘ จากการสอบถามปรากฏว่า ผู้ที่ตอบว่าเหมาะสมแล้ว ส่วนมากจะเป็นผู้ที่ไม่ต้องเสียเวลาเดินจากป้ายหยุดรถประจำทางไปยังสถานที่ทำงานหรือที่พักจนไกลเกินไป และผู้ที่ตอบว่าควรจะมีการปรับปรุงใหม่ส่วนใหญ่อีกเป็นผู้ที่ต้องเดินจากที่พักหรือสถานที่ทำงานไปยังที่หยุดรถประจำทางไกลเกินไปเอง แต่จากการสังเกตปรากฏว่า ในบางแห่งก็เหมาะสมแล้ว แต่ในบางแห่งก็ควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่ ทั้งนี้จะต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบด้านอื่น ๆ อีกด้วย

๒๘. จำแนกตามอาชีพและการใช้ประโยชน์จากศาลาที่พักผู้โดยสาร

ตารางที่ ๒๘.๑ แสดงการใช้ประโยชน์จากศาลาที่พักผู้โดยสาร (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	มีประโยชน์มาก		มีประโยชน์บ้าง		ไม่มีประโยชน์		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๔๓	๕๑.๘๑	๑๓๑	๔๗.๕๖	๒	๐.๗๒	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๔๔	๕๓.๕๓	๑๑๔	๔๔.๕๗	๔	๑.๕๐	๒๖๒	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๔๐	๕๔.๖๔	๑๐๒	๓๘.๘๔	๑๔	๕.๕๗	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๒๐	๔๘.๐๐	๑๒๕	๕๐.๐๐	๕	๒.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๕๔๗	๕๒.๑๔	๔๗๗	๔๕.๔๗	๒๕	๒.๓๘	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๘.๑ โดยส่วนรวมแล้ว ปรากฏว่าผู้ที่เห็นว่าศาลาที่พักผู้โดยสารมีประโยชน์มากมีจำนวนมากที่สุดคิดได้เป็นร้อยละ ๕๒.๑๔ และเห็นว่าพอใช้ประโยชน์ได้บ้างอีกร้อยละ ๔๕.๔๗ โดยมีผู้ที่เห็นว่าไม่ได้ประโยชน์เลยเพียงร้อยละ ๒.๓๘ เท่านั้น เมื่อพิจารณาตามกลุ่มอาชีพจะเห็นว่าในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้เห็นว่าศาลาที่พักผู้โดยสารมีประโยชน์มากคิดเป็นร้อยละ ๕๑.๘๑ เห็นว่าพอใช้ประโยชน์ได้บ้างร้อยละ ๔๗.๕๖ และมีเพียงร้อยละ ๐.๗๒ เท่านั้นที่คิดว่าไม่มีประโยชน์เลย ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ เห็นว่าศาลาที่พักผู้โดยสารมีประโยชน์มากคิดเป็นร้อยละ ๕๓.๕๓ เห็นว่าพอใช้ประโยชน์ได้บ้างอีกร้อยละ ๔๔.๕๗ และมีเพียงร้อยละ ๑.๕๐ ที่คิดว่าไม่มีประโยชน์เลย ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ เห็นว่าศาลาที่พักผู้โดยสารมีประโยชน์มากคิดเป็นร้อยละ ๕๔.๖๔ เห็นว่าพอใช้ประโยชน์ได้บ้างอีกร้อยละ ๓๘.๘๔ และอีกร้อยละ ๕.๕๗ เห็นว่าไม่มีประโยชน์เลย สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็เห็นว่าศาลาที่พักผู้โดยสารพอใช้ประโยชน์ได้บ้างคิดเป็นร้อยละ ๕๐.๐๐ เห็นว่ามีประโยชน์มากอีกร้อยละ ๔๘.๐๐ และเพียงร้อยละ ๒.๐๐ ที่เห็นว่าไม่มีประโยชน์เลย จะเห็นได้ว่า กลุ่มอาชีพที่ ๑, กลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ นั้น ความเห็นส่วนใหญ่เห็นว่าศาลาที่พักผู้โดยสารมีประโยชน์มาก มีเพียงกลุ่มอาชีพที่ ๔ เพียงกลุ่มเดียวที่ส่วนใหญ่เห็นว่าพอใช้ประโยชน์ได้บ้าง

ตารางที่ ๒๘.๒ แสดงการใช้ประโยชน์จากศาลาที่พักผู้โดยสาร (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	มีประโยชน์มาก		มีประโยชน์บ้าง		ไม่มีประโยชน์	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๔๓	๒๖.๑๔	๑๓๑	๒๗.๔๖	๒	๘.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๔๔	๒๖.๓๓	๑๑๙	๒๔.๙๕	๔	๑๖.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๔๐	๒๕.๕๙	๑๐๒	๒๑.๓๘	๑๔	๕๖.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๒๐	๒๑.๙๔	๑๒๕	๒๖.๒๑	๕	๒๐.๐๐
รวม	๕๔๗	๑๐๐.๐๐	๔๗๗	๑๐๐.๐๐	๒๕	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๘.๒ จะพิจารณาได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าศาลาที่พักผู้โดยสารมีประโยชน์มาก จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๓๓ และร้อยละ ๒๖.๑๔ ตามลำดับ มีบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๔ น้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๑.๙๔ ในกลุ่มผู้ที่คิดว่าศาลาที่พักผู้โดยสารนั้นพอใช้ประโยชน์ได้บ้าง จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุด รองลงไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔, กลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ ตามลำดับ ส่วนผู้ที่เห็นว่าศาลาที่พักผู้โดยสารนั้นไม่มีประโยชน์เลย เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๕๖.๐๐ โดยมีกลุ่มอาชีพอื่น ๆ จำนวนน้อยมาก เช่น กลุ่มอาชีพที่ ๑ มีน้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๘.๐๐ เท่านั้น

สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วจะเห็นความสำคัญของศาลาที่พักผู้โดยสารว่ามีประโยชน์ในการใช้สอยมาก โดยทั้งกลุ่มที่เห็นว่ามีประโยชน์มากและกลุ่มที่เห็นว่ามีประโยชน์ได้บ้างนั้น เมื่อนำมารวมกันแล้ว จะเห็นว่ามีอัตราส่วนที่สูงมาก ดังนั้น คิดว่าสมควรที่จะสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารไว้สำหรับผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เพื่อที่จะได้ใช้ประโยชน์กันให้มากที่สุด

๒๔. จำแนกตามอาชีพและการสร้างศาลาที่พักผู้โดยสาร

ตารางที่ ๒๔.๑ แสดงการสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ควรมีทุกป้าย		ตามสภาพแวดล้อม		ไม่ควรมี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๗๔	๒๖.๘๑	๑๔๘	๗๑.๗๔	๔	๑.๔๕	๒๒๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๗๓	๒๗.๓๔	๑๘๘	๗๐.๕๑	๖	๒.๒๕	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๕๔	๒๓.๐๕	๑๘๘	๗๓.๕๔	๔	๓.๕๒	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๖๔	๒๗.๖๐	๑๗๗	๗๐.๘๐	๔	๑.๖๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๒๗๕	๒๖.๒๒	๗๕๑	๗๑.๕๔	๒๓	๒.๑๙	๑๐๕๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๔.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าสมควรที่จะมีศาลาที่พักผู้โดยสารไว้ตามสภาพแวดล้อมคิดเป็นร้อยละ ๗๑.๗๔ เห็นว่าสมควรมีไว้ทุกป้ายหยุดรถเลยอีกร้อยละ ๒๖.๘๑ และมีเพียงร้อยละ ๑.๔๕ ที่เห็นว่าไม่สมควรมีไว้เลย ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๗๐.๕๑ เห็นว่าควรมีศาลาที่พักผู้โดยสารไว้บ้างตามสภาพแวดล้อม เห็นว่าสมควรมีไว้ทุกป้ายหยุดรถอีกร้อยละ ๒๗.๓๔ และเพียงร้อยละ ๒.๒๕ ที่เห็นว่าไม่สมควรมีในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ก็ได้ให้ความเห็นไว้ว่าสมควรสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารไว้แล้วแต่สภาพแวดล้อมร้อยละ ๗๓.๕๔ เห็นว่าสมควรสร้างไว้ทุกป้ายหยุดรถอีกร้อยละ ๒๓.๐๕ และเห็นว่าไม่สมควรสร้างไว้เลยเพียงร้อยละ ๓.๕๒ ส่วนกลุ่มอาชีพที่ ๔ เห็นว่า ควรสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารไว้บ้างตามสภาพแวดล้อมคิดเป็นร้อยละ ๗๐.๘๐ เห็นว่าควรสร้างไว้ทุกป้ายหยุดรถอีกร้อยละ ๒๗.๖๐ และเพียงร้อยละ ๑.๖๐ เห็นว่าไม่สมควรมี ดังนั้น โดยส่วนรวมแล้วจึงกล่าวได้ว่าส่วนใหญ่เห็นว่าการสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารควรพิจารณาจากสภาพแวดล้อมมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๗๑.๕๔ และมีผู้ที่เห็นว่าสมควรสร้างไว้ทุกป้ายหยุดรถประจำทางเลยอีกร้อยละ ๒๖.๒๒ และเพียงร้อยละ ๒.๑๙ เท่านั้นที่คิดว่าไม่สมควรมีศาลาที่พักผู้โดยสารเลย

ตารางที่ ๒๔.๒ แสดงการสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารรถประจำทาง (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	ควรมีทุกป้าย		ตามสภาพแวดล้อม		ไม่สมควร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๗๔	๒๖.๔๑	๑๔๘	๒๖.๓๖	๔	๑๗.๓๔
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๗๓	๒๖.๕๕	๑๔๘	๒๕.๐๓	๖	๒๖.๐๔
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๕๔	๒๑.๔๕	๑๔๘	๒๕.๐๓	๔	๓๔.๑๓
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๖๔	๒๕.๐๔	๑๗๗	๒๓.๕๗	๔	๑๗.๓๔
รวม	๒๗๕	๑๐๐.๐๐	๗๕๑	๑๐๐.๐๐	๒๓	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๒๔.๒ จะเห็นได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าสมควรสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารไว้ทุกป้ายหยุดรถประจำทาง จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๔๑ และร้อยละ ๒๖.๕๕ ตามลำดับ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๕.๐๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ น้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๒๑.๔๕ กลุ่มผู้ที่เห็นว่าการสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารควรพิจารณาจากสภาพแวดล้อมเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดอีกเช่นกันคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๓๖ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๐๓ และร้อยละ ๒๕.๐๓ เท่า ๆ กัน และกลุ่มอาชีพที่ ๔ น้อยที่สุดร้อยละ ๒๓.๕๗ ส่วนในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าไม่สมควรมีศาลาที่พักผู้โดยสารไว้เลย เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๔.๑๓ รองลงไปก็เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๖.๐๔ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีจำนวนเท่า ๆ กันคิดเป็นร้อยละ ๑๗.๓๔ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ศาลาที่พักผู้โดยสารนั้นบุคคลทั่ว ๆ ไปเห็นว่ามิใช่ประโยชน์ แต่การสร้างนั้นควรพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมในการสร้างด้วย เช่น บางแห่งซึ่งเป็นตึกแถวที่มีชายคาอยู่แล้วก็มิจำเป็นต้องสร้างศาลาที่พักผู้โดยสาร แต่ในบางแห่งซึ่งไม่มีที่หลบฝนหรือแดดและมีบริเวณกว้างขวางเพียงพอโดยไม่ไปปิดบังหรือกีดขวางอะไร ก็สมควรที่จะสร้าง เป็นต้น

๓๐. จำแนกตามอาชีพและการออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสาร

ตารางที่ ๓๐.๑ แสดงการออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสาร (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เหมาะสมดี		ไม่เหมาะสม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๗๖	๖๓.๗๗	๑๐๐	๓๖.๒๓	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๖๔	๖๓.๓๐	๔๘	๓๖.๗๐	๒๑๒	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๖๓	๖๓.๖๗	๙๓	๓๖.๓๓	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๔๘	๕๔.๒๐	๑๐๒	๔๐.๘๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๖๕๑	๖๒.๕๔	๓๔๓	๓๗.๔๖	๑๐๐๐	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๐.๑ โดยส่วนรวมแล้วจะเห็นว่า ทุกกลุ่มอาชีพเห็นว่าการออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสารนั้นเหมาะสมดีแล้วคิดเป็นร้อยละ ๖๒.๕๔ และเห็นว่าการออกแบบไม่เหมาะสมอีกร้อยละ ๓๗.๔๖ เมื่อพิจารณาจากกลุ่มอาชีพจะเห็นได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าการออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสารเหมาะสมดีแล้วคิดเป็นร้อยละ ๖๓.๗๗ และอีกร้อยละ ๓๖.๒๓ เห็นว่าไม่เหมาะสม ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ เห็นว่าการออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสารรถประจำทางเหมาะสมดีแล้วร้อยละ ๖๓.๓๐ และเห็นว่าการออกแบบไม่เหมาะสมอีกร้อยละ ๓๖.๗๐ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ก็ให้ความเห็นว่าการออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสารเหมาะสมดีแล้วคิดได้เป็นร้อยละ ๖๓.๖๗ และเห็นว่าการออกแบบยังไม่เหมาะสมอีกร้อยละ ๓๖.๓๓ ส่วนกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็เห็นว่าการออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสารมีความเหมาะสมดีแล้วคิดเป็นร้อยละ ๕๔.๒๐ และอีกร้อยละ ๔๐.๘๐ ก็เห็นว่าการออกแบบยังไม่เหมาะสมดี ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ทุกกลุ่มอาชีพมีความเห็นเหมือนกันเป็นส่วนใหญ่ว่า การออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสารนั้นมีความเหมาะสมดีแล้ว

ตารางที่ ๓๐.๒ แสดงการออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสาร (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	เหมาะสมดี		ไม่เหมาะสม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๗๖	๒๖.๘๓	๑๐๐	๒๕.๔๔
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๖๔	๒๕.๗๖	๔๘	๒๕.๕๔
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๖๓	๒๕.๘๕	๔๓	๒๓.๖๖
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๔๘	๒๒.๕๖	๑๐๒	๒๕.๕๕
รวม	๖๕๑	๑๐๐.๐๐	๓๙๓	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๐.๒ พิจารณาแล้วจะกล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าการออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสารนั้นมีความเหมาะสมดีแล้ว จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๘๓ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ กลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ตามลำดับ ส่วนในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าการออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสารยังไม่เหมาะสมเพียงพอก็เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๔ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๕.๕๕ โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๓ น้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๒๓.๖๖

สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วจะเห็นว่า การออกแบบศาลาที่พักผู้โดยสารมีความเหมาะสมดีแล้ว แต่ก็มีบ้างเป็นบางส่วนที่เห็นว่าการออกแบบยังไม่เหมาะสมดีเท่าที่ควร เท่าที่สังเกตดูที่ว่าไม่เหมาะสมนั้นเพราะการสร้างนั้นทำฝาด้านข้างทึบไป ทำให้ไม่สามารถมองเห็นด้านข้างได้ เมื่อต้องการจะขึ้นรถประจำทางจึงไม่สามารถเข้าไปคอยอยู่ในศาลาที่พักผู้โดยสารได้ เพราะจะทำให้มองไม่เห็นรถที่กำลังวิ่งมาได้ อันนี้จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้มีการตอบว่าการออกแบบไม่เหมาะสม และบางคนก็ระบุว่าไม่มีการรักษาความสะอาดเลยทำให้เกิดความสกปรกและไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้เท่าที่ควร ดังนั้นคิดว่าถ้ามีการปรับปรุงในเรื่องความสะอาดและทำให้ด้านข้างโปร่งขึ้นแล้ว จะมีความเหมาะสมและสามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มที่

๓๑. จำแนกตามอาชีพและการติดป้ายแสดงเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทาง
ตารางที่ ๓๑.๑ แสดงความเห็นเรื่องป้ายแสดงเส้นทางการเดินรถ (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ควรมีอย่างยิ่ง		น่าจะมิไ้บ้าง		ไม่สมควรมี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๔๑	๖๔.๒๐	๘๔	๓๐.๔๓	๑	๐.๓๖	๒๒๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๔๓	๗๒.๒๘	๖๔	๒๕.๘๔	๕	๑.๘๗	๒๑๒	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๗๐	๖๖.๔๑	๘๒	๓๒.๐๓	๔	๑.๕๖	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๖๔	๖๗.๖๐	๗๗	๓๐.๘๐	๔	๑.๖๐	๒๔๕	๑๐๐.๐๐
รวม	๗๒๓	๖๘.๙๒	๓๑๒	๒๙.๗๔	๑๔	๑.๓๓	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๑.๑ โดยส่วนรวมแล้ว กล่าวว่สมควรที่จะมีป้ายแสดงเส้นทางการเดินรถประจำทางติดไว้ที่ศาลาที่พักผู้โดยสารเป็นอย่างยิ่งคิดได้เป็นร้อยละ ๖๘.๙๒ มีบางส่วนก็กล่าวว่่าจะมีป้ายแสดงเส้นทางการเดินรถติดไว้ภายในศาลาที่พักผู้โดยสารบ้างคิดเป็นร้อยละ ๒๙.๗๔ และมีเพียงร้อยละ ๑.๓๓ เท่านั้นที่คิดว่าไม่สมควรมีป้ายแสดงเส้นทางการเดินรถติดไว้ที่ศาลาที่พักผู้โดยสารเลย ถ้าพิจารณาตามกลุ่มอาชีพจะเห็นได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๖๔.๒๐ เห็นว่่าสมควรมีป้ายแสดงเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางติดไว้ที่ศาลาที่พักผู้โดยสารเป็นอย่างยิ่ง และอีกร้อยละ ๓๐.๔๓ เห็นว่่าน่าจะมิไ้บ้าง และมีเพียงร้อยละ ๐.๓๖ ที่คิดว่าไม่น่าจะมีแสดงไว้เลย ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ เห็นว่่าเป็นการสมควรอย่างยิ่งที่จะมีป้ายแสดงถึงเส้นทางการเดินรถประจำทางติดไว้ที่ศาลาที่พักผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ ๗๒.๒๘ เห็นว่่าน่าจะมิไ้บ้างอีกร้อยละ ๒๕.๘๔ และอีกร้อยละ ๑.๘๗ เห็นว่่าไม่สมควรมีแสดงไว้เลย ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ เห็นว่่าสมควรอย่างยิ่งที่จะมีป้ายแสดงถึงเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางติดไว้ที่ศาลาที่พักผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ ๖๖.๔๑ เห็นว่่าน่าจะมิไ้บ้างอีกร้อยละ ๓๒.๐๓ และเพียงร้อยละ ๑.๕๖ เห็นว่่าไม่สมควรมี ส่วนกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ได้ให้ความเห็นว่่าเป็นการสมควรที่จะมีป้ายแสดงเส้นทางการเดินรถประจำทางติดไว้ที่ศาลาที่พักผู้โดยสารอย่างย้งร้อยละ ๖๗.๖๐ ร้อยละ ๓๐.๘๐ เห็นว่่าน่าจะมิไ้บ้าง และอีกร้อยละ ๑.๖๐ ก็เห็นว่่าไม่สมควรมีเลย

ตารางที่ ๓๑.๒ แสดงความเห็นเรื่องป้ายแสดงเส้นทางการเดินรถ (ตามความเห็น)

อาชีพ	ควรมีอย่างยิ่ง		น่าจะมีไว้บ้าง		ไม่สมควรมี	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๔๑	๒๖.๔๒	๘๔	๒๖.๕๒	๑	๗.๑๔
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๔๓	๒๖.๖๘	๖๘	๒๒.๑๒	๕	๓๕.๗๑
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๗๐	๒๓.๕๑	๘๒	๒๖.๒๘	๔	๒๘.๕๗
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๖๘	๒๓.๓๗	๗๗	๒๔.๖๘	๔	๒๘.๕๗
รวม	๗๒๓	๑๐๐.๐๐	๓๑๒	๑๐๐.๐๐	๑๔	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๑.๒ ในกลุ่มที่มีความเห็นว่าสมควรอย่างยิ่งที่จะมีป้ายแสดงถึงเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางติดไว้ที่ศาลาที่พักผู้โดยสาร จะเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๖๘ และร้อยละ ๒๖.๔๒ ตามลำดับ ถัดไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ตามลำดับ ในกลุ่มผู้ที่แสดงความคิดเห็นว่าน่าจะมีป้ายแสดงเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางติดไว้ที่ศาลาที่พักผู้โดยสารบ้าง จะเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๒๖.๕๒ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๖.๒๘ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๔.๖๘ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ เพียงร้อยละ ๒๒.๑๒ ตามลำดับ ส่วนผู้ที่ให้ความคิดเห็นที่ไม่สมควรที่จะมีป้ายแสดงถึงเส้นทางการเดินรถติดไว้ที่ศาลาที่พักผู้โดยสารเลย เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๕.๗๑ รองลงไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๘.๕๗ เท่า ๆ กัน และที่น้อยที่สุดคือกลุ่มอาชีพที่ ๑ ซึ่งมีเพียงร้อยละ ๗.๑๔ เท่านั้น

สรุปได้ว่า ความคิดเห็นส่วนใหญ่ต้องการให้มีป้ายแสดงถึงเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางติดไว้ที่ศาลาที่พักผู้โดยสาร เพราะดูได้จากอัตราส่วนของความเห็นที่ว่าสมควรที่จะมีติดไว้อย่างยิ่ง และความเห็นที่ว่าจะมีติดไว้บ้าง เมื่อนำมารวมกันแล้วจะเป็นอัตราส่วนที่สูงมาก เกือบถึงจำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น ดังนั้น ถ้าเป็นไปได้ น่าจะทำป้ายแสดงเส้นทางการเดินรถขึ้น แล้วนำไปติดไว้ที่ศาลาที่พักผู้โดยสารทุกแห่ง เพราะความคิดเห็นส่วนมากเห็นว่ามีประโยชน์สำหรับผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

๓๒. จำแนกตามอาชีพและการสังเกตเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ ๓๒.๑ แสดงการสังเกตเลขประจำสายจากรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	จากข้างรถ		บนหลังคาหน้ารถ		ประจำหน้าด้านซ้าย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๗	๖.๑๖	๒๐๔	๗๓.๕๑	๕๕	๑๙.๕๓	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๒	๘.๒๔	๒๐๓	๗๖.๐๓	๔๒	๑๕.๗๓	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๗	๖.๖๔	๒๐๕	๘๐.๐๘	๓๔	๑๓.๒๘	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๐	๘.๐๐	๑๘๕	๗๔.๐๐	๔๕	๑๘.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๗๖	๗.๒๔	๗๙๗	๗๕.๘๘	๑๗๖	๑๖.๗๘	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๒.๑ โดยส่วนรวมแล้วจะใช้วิธีสังเกตเลขประจำสายของรถประจำทาง จากบนหลังคาหน้ารถประจำทางเป็นส่วนใหญ่คิดไว้เป็นร้อยละ ๗๕.๘๘ มีบางกลุ่มสังเกตเลขประจำสายของรถประจำทางจากกระจกหน้าด้านซ้ายของรถนั้นคิดเป็นร้อยละ ๑๖.๗๘ และอีกร้อยละ ๗.๒๔ ที่ใช้วิธีสังเกตเลขประจำสายของรถประจำทางจากข้างรถ เมื่อพิจารณาในแต่ละกลุ่มอาชีพ ปรากฏว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ส่วนใหญ่ร้อยละ ๗๓.๕๑ ใช้วิธีสังเกตเลขประจำสายของรถประจำทางนั้น ๆ จากบนหลังคาหน้ารถ ร้อยละ ๑๙.๕๓ ใช้วิธีสังเกตจากกระจกหน้าด้านซ้าย และอีกร้อยละ ๖.๑๖ สังเกตจากข้างรถคันนั้น ๆ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ จะใช้วิธีสังเกตเลขประจำสายของรถประจำทางจากด้านบนหลังคาหน้ารถคิดเป็นร้อยละ ๗๖.๐๓ ใช้วิธีสังเกตจากกระจกหน้ารถด้านซ้ายอีกร้อยละ ๑๕.๗๓ และใช้วิธีสังเกตดูจากข้างรถคันนั้น ๆ อีกร้อยละ ๘.๒๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๘๐.๐๘ ใช้วิธีสังเกตเลขประจำสายของรถประจำทางจากด้านบนหลังคาหน้ารถ อีกร้อยละ ๑๓.๒๘ ใช้วิธีสังเกตดูจากกระจกหน้าด้านซ้าย และเพียงร้อยละ ๖.๖๔ ที่ใช้วิธีสังเกตดูจากข้างรถ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ใช้วิธีสังเกตเลขประจำสายของรถประจำทางจากด้านบนหลังคาหน้ารถคิดเป็นร้อยละ ๗๔.๐๐ ใช้วิธีสังเกตดูจากกระจกหน้ารถด้านซ้ายอีกร้อยละ ๑๘.๐๐ และอีกร้อยละ ๘.๐๐ ใช้วิธีสังเกตดูจากข้างรถนั้น

ตารางที่ ๓๒.๒ แสดงการสังเกตเลขประจำสายของรถประจำทาง (ตามการสังเกต)

อาชีพ	จากข้างรถ		บนหลังคาหน้ารถ		กระจกหน้าต่างด้านซ้าย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๗	๒๒.๓๗	๒๐๔	๒๕.๖๐	๕๕	๓๑.๒๕
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๒	๒๘.๕๕	๒๐๓	๒๕.๔๗	๔๒	๒๓.๘๖
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๗	๒๒.๓๗	๒๐๕	๒๕.๗๒	๓๕	๑๙.๓๒
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๐	๒๖.๓๒	๑๘๕	๒๓.๒๑	๕๕	๒๕.๕๗
รวม	๗๖	๑๐๐.๐๐	๗๙๗	๑๐๐.๐๐	๑๗๖	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๒.๒ พิจารณาจากกลุ่มการแสดงความคิดเห็น กล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ใช้วิธีสังเกตเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางจากด้านบนหลังคาหน้ารถ จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพทุกกลุ่มมีจำนวนใกล้เคียงกันมาก แสดงว่าส่วนใหญ่ทุกกลุ่มอาชีพจะใช้วิธีสังเกตด้วยวิธีนี้เช่นเดียวกัน ในกลุ่มผู้ใช้วิธีสังเกตเลขประจำสายของรถประจำทางจากข้างรถ เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดร้อยละ ๒๘.๕๕ รองลงไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๖.๓๒ และในกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ จำนวนเท่า ๆ กันร้อยละ ๒๒.๓๗ ส่วนในกลุ่มผู้ใช้วิธีสังเกตเลขประจำสายของรถประจำทางจากกระจกหน้าต่างด้านซ้าย เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๑.๒๕ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๕.๕๗ โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๓ น้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๑๙.๓๒ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางจะใช้วิธีสังเกตเลขประจำสายของรถประจำทางจากด้านบนหลังคาหน้ารถเป็นส่วนมาก ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะความเคยชินที่มีมานานตั้งแต่ครั้งแรกที่รถโดยสารประจำทางยังอยู่ภายใต้การดำเนินงานของผู้ประกอบการเอกชนอยู่ เพราะแต่เดิมนั้นรถประจำทางเกือบทุกสายติดเลขประจำสายของรถไว้ด้านบนหลังคาหน้ารถแทบทั้งสิ้น มีบุคคลบางกลุ่มผู้ใช้วิธีสังเกตเลขประจำสายของรถประจำทางจากกระจกหน้าต่างด้านซ้าย ทั้งนี้ก็อาจจะเป็นเพราะรถโดยสารประจำทางที่ออกใหม่ บางเส้นทางใช้รถที่ติดเลขประจำสายของรถประจำทางอยู่ทางด้านกระจกหน้าต่างด้านซ้าย และมีบุคคลอีกกลุ่มหนึ่งซึ่งเป็นเพราะไม่สามารถอ่านเลขประจำสายของรถในขณะที่รถกำลังวิ่งใกล้เข้ามาได้ชัดเจนเพียงพอ จึงต้องใช้วิธีดูจากข้างรถแทน

๓๓. จำแนกตามอาชีพและการเห็นเลขประจำสายของรถประจำทางในเวลากลางวัน

ตารางที่ ๓๓.๑ แสดงการเห็นเลขประจำสายของรถประจำทางในเวลากลางวัน (ตามอาชีพ)

อาชีพ	ชัดเจนดี		ไม่แน่นอน		ไม่เห็นเลย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๔๗	๓๕.๑๔	๑๗๖	๖๓.๗๗	๓	๑.๐๙	๒๒๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๗๖	๒๘.๕๖	๑๘๙	๗๐.๗๙	๒	๐.๗๕	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๖๑	๒๓.๘๓	๑๙๒	๗๕.๐๐	๓	๑.๑๗	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๗๕	๓๐.๐๐	๑๗๓	๖๙.๒๐	๒	๐.๘๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๓๐๙	๒๙.๕๖	๗๓๐	๖๙.๕๙	๑๐	๐.๘๕	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๓.๑ พิจารณาได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ส่วนใหญ่แล้วร้อยละ ๖๓.๗๗ มีความคิดเห็นว่าการมองเห็นเลขประจำสายของรถประจำทางในเวลากลางวันในบางครั้งไม่ชัดเจนเพียงพอ ร้อยละ ๓๕.๑๔ ตอบว่าสามารถมองเห็นเลขประจำสายได้ชัดเจนดี และเพียงร้อยละ ๑.๐๙ ที่ตอบว่าไม่สามารถมองเห็นได้เลย ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ก็ให้ความเห็นว่า สามารถมองเห็นเลขประจำสายของรถประจำทางในเวลากลางวันได้ไม่ชัดเจนเพียงพอคิดเป็นร้อยละ ๗๐.๗๙ เห็นว่าสามารถมองเห็นได้ชัดเจนร้อยละ ๒๘.๕๖ และตอบว่ามองไม่เห็นเลยอีกร้อยละ ๐.๗๕ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นว่าไม่สามารถมองเห็นเลขประจำสายของรถประจำทางในเวลากลางวันได้ชัดเจนเพียงพอ ถึงร้อยละ ๗๕.๐๐ และเห็นว่าจะสามารถมองเห็นได้ชัดเจนอีกร้อยละ ๒๓.๘๓ และเพียงร้อยละ ๑.๑๗ บอกว่าไม่สามารถมองเห็นได้เลย ส่วนกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ให้ความเห็นเช่นเดียวกันว่า ไม่สามารถมองเห็นเลขประจำสายของรถประจำทางในเวลากลางวันได้ชัดเจนเพียงพอคิดเป็นร้อยละ ๖๙.๒๐ กล่าวว่าจะสามารถมองเห็นได้ชัดเจนอีกร้อยละ ๓๐.๐๐ และไม่สามารถมองเห็นเลยอีกร้อยละ ๐.๘๐ เท่านั้น ดังนั้น โดยส่วนรวมแล้วกล่าวได้ว่า ไม่สามารถที่จะมองเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางได้ชัดเจนพอคิดเป็นร้อยละ ๖๙.๕๙ บางส่วนก็กล่าวว่าสามารถที่จะมองเห็นได้ชัดเจนร้อยละ ๒๙.๕๖ และเพียงร้อยละ ๐.๘๕ ที่กล่าวว่าไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนเลย

ตารางที่ ๓๓.๒ แสดงการเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางในเวลากลางวัน (ตามความเห็น)

อาชีพ	ชัดเจนน		ไม่แน่นอน		ไม่เห็นเลย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๔๗	๓๑.๓๔	๑๗๖	๒๔.๑๑	๓	๓๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๗๖	๒๔.๖๐	๑๘๔	๒๕.๘๔	๒	๒๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๖๑	๑๙.๗๔	๑๙๒	๒๖.๓๐	๓	๓๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๗๕	๒๔.๒๗	๑๗๓	๒๓.๗๐	๒	๒๐.๐๐
รวม	๓๐๙	๑๐๐.๐๐	๗๓๐	๑๐๐.๐๐	๑๐	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๓.๒ พิจารณาตามความคิดเห็นแล้ว จะเห็นได้ว่าในกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นว่าสามารถที่จะมองเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางในเวลากลางวันได้ชัดเจนน จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๑.๓๔ รองลงไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ตามลำดับ โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๓ น้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๑๙.๗๔ ในกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นว่าไม่สามารถมองเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางในเวลากลางวันได้ชัดเจนนเพียงพอและไม่แน่นอน จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๓๐ รองลงมาก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒, กลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ตามลำดับ สำหรับกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นว่าไม่สามารถมองเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางได้ชัดเจนนเลยในเวลากลางวันนั้น มีจำนวนที่ใกล้เคียงกันมากและก็มีจำนวนที่น้อยมากอีกด้วย จึงไม่นำมาพิจารณาไว้ในที่นี้ด้วย

สรุปได้ว่า ในเวลากลางวันการมองเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่แล้วจะกล่าวว่ามองเห็นได้ไม่ชัดเจนนเพียงพอและไม่แน่นอน โดยมีบางส่วนที่กล่าวว่าสามารถมองเห็นได้ชัดเจนนและมีจำนวนมากพอสมควร และมีผู้กล่าวว่าไม่สามารถมองเห็นได้เลยจำนวนน้อยมาก ดังนั้นถ้าพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าบุคคลที่กล่าวว่าสามารถมองเห็นได้ชัดเจนนจะเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นกลุ่มอาชีพที่ยังมีอายุน้อย และความสามารถในการมองเห็นยังคงอยู่ จึงไม่ทำให้เกิดปัญหาเหมือนกับบุคคลในกลุ่มอาชีพอื่น ๆ ฉะนั้น ในเวลากลางวัน การมองเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางน่าจะขึ้นอยู่กับความสามารถในการมองเห็นมากกว่าสิ่งอื่น แต่ก็มีคำแนะนำคือควรจะทำตัวเลขให้โตพอที่จะมองเห็นได้ง่าย

๓๔. จำแนกตามอาชีพและการเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางในเวลากลางคืน
 ตารางที่ ๓๔.๑ แสดงการเห็นเลขประจำสายของรถประจำทางในเวลากลางคืน (ตามอาชีพ)

อาชีพ	ชัดเจนดี		ไม่แน่นอน		ไม่เห็นเลย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๑	๓.๕๕	๒๐๖	๗๔.๖๕	๕๕	๒๑.๓๘	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๓	๑.๑๒	๑๕๖	๗๓.๕๑	๖๘	๒๕.๔๗	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๘	๓.๑๓	๑๘๘	๗๓.๕๔	๖๐	๒๓.๕๔	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๑	๔.๔๐	๑๗๖	๗๐.๕๐	๖๓	๒๕.๒๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๓๓	๓.๑๕	๗๖๖	๗๓.๐๒	๒๕๐	๒๓.๘๓	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๔.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้ที่ตอบว่าในเวลากลางคืนไม่สามารถมองเห็นเลขประจำสายของรถประจำทางได้ชัดเจนพอคิดเป็นร้อยละ ๗๔.๖๕ ตอบว่ามองเห็นได้ชัดเจนดีอีก ร้อยละ ๓.๕๕ ที่เหลือร้อยละ ๒๑.๓๘ บอกว่าไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนเลย ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีผู้ที่ตอบว่าในเวลากลางคืนไม่สามารถมองเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางได้ชัดเจนเพียงพอร้อยละ ๗๓.๕๑ ตอบว่าไม่สามารถที่จะมองเห็นได้เลยคิดเป็นร้อยละ ๒๕.๔๗ และเพียง ร้อยละ ๑.๑๒ ตอบว่าสามารถที่จะมองเห็นได้ชัดเจนดี ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๗๓.๕๔ ตอบว่ามองเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางในเวลากลางคืนได้ชัดเจนไม่แน่นอน ร้อยละ ๒๓.๕๔ ตอบว่าไม่สามารถที่จะมองเห็นได้เลยและอีกร้อยละ ๓.๑๓ ตอบว่าเห็นได้ชัดเจนดี สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีผู้ที่ตอบว่าในเวลากลางคืนการมองเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางได้ชัดเจนไม่เป็นที่แน่นอนคิดเป็นร้อยละ ๗๐.๕๐ ตอบว่ามองไม่เห็นเลยร้อยละ ๒๕.๒๐ และร้อยละ ๔.๔๐ ตอบว่าเห็นได้ชัดเจนดี ดังนั้น เมื่อพิจารณาร่วมกันทุกกลุ่มอาชีพแล้ว ปรากฏว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ ๗๓.๐๒ ตอบว่าในเวลากลางคืนการมองเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางได้ชัดเจนนั้นเป็นที่ไม่แน่นอน รองลงมาคือตอบว่าไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนเลยร้อยละ ๒๓.๘๓ และอีกร้อยละ ๓.๑๕ ก็ตอบว่าสามารถที่จะมองเห็นได้ชัดเจนดี

ตารางที่ ๓๔.๒ แสดงการเห็นเลขประจำสายของรถประจำทางในเวลากลางคืน (ตามความเห็น)

อาชีพ	ชดเชยเงิน		ไม่แน่นอน		ไม่เห็นเลย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๑	๓๓.๓๓	๒๐๖	๒๖.๘๘	๕๕	๒๓.๖๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๓	๕.๐๕	๑๕๖	๒๕.๕๕	๖๘	๒๗.๒๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๘	๒๕.๒๕	๑๘๘	๒๕.๕๕	๖๐	๒๕.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๑	๓๓.๓๓	๑๗๖	๒๒.๕๘	๖๓	๒๕.๒๐
รวม	๓๓	๑๐๐.๐๐	๗๖๖	๑๐๐.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๔.๒ พิจารณาจากการตอบแล้ว กล่าวได้ว่าในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าการมองเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางในเวลากลางคืนได้ชดเชยเงินนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ มากที่สุด และมีจำนวนเท่า ๆ กันคิดเป็นร้อยละ ๓๓.๓๓ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๕.๒๕ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีเพียงร้อยละ ๕.๐๕ เท่านั้น ในกลุ่มผู้ที่ตอบว่าการมองเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางในเวลากลางคืนและชดเชยเงินนั้นไม่แน่นอนเสมอไป เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดร้อยละ ๒๖.๘๘ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒, กลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๕๕, ร้อยละ ๒๕.๕๕ และร้อยละ ๒๒.๕๘ ตามลำดับ ส่วนกลุ่มผู้ที่ตอบว่าในเวลากลางคืนไม่สามารถที่จะมองเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางได้ชดเชยเงินนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๒๐ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๕.๒๐ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๕.๐๐ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ เพียงร้อยละ ๒๓.๖๐ เท่านั้น

สรุปได้ว่า การมองเห็นเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางในเวลากลางคืนนั้น ไม่ชดเชยเงินเพียงพอ และมีจำนวนผู้ที่สามารถมองเห็นได้ชดเชยเงินน้อยมาก แสดงว่า ส่วนใหญ่แล้ว บ้ายแสดงเลขประจำสายของรถโดยสารประจำทางในเวลากลางคืน อาจจะมีแสงสว่างและความชัดเจนไม่เพียงพอ จึงทำให้ความสามารถในการมองเห็นของบุคคลทุกกลุ่มอาชีพผิดไปจากในเวลา

กลางวันมาก ดังนั้น ควรจะมีการปรับปรุงในเรื่องความชัดเจนของตัวเลข และความสว่างของไฟที่ใช้ รวมทั้งแผ่นป้ายที่ใช้เขียนด้วย เพื่อให้สามารถที่จะมองเห็นได้ชัดเจนยิ่งขึ้น และเพื่อลดปัญหาของผู้ใช้บริการในเรื่องนี้ด้วย

๓๕. จำแนกตามอาชีพและการใช้ประโยชน์จากป้ายบอกจุดผ่านข้างรถ

ตารางที่ ๓๕.๑ แสดงการใช้ประโยชน์จากป้ายบอกจุดผ่านข้างรถ (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	มีประโยชน์มาก		ได้ประโยชน์บ้าง		ไม่มีประโยชน์เลย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๓๒	๔๗.๘๓	๑๓๖	๔๙.๒๘	๘	๒.๘๐	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๓๑	๔๙.๐๖	๑๒๖	๔๗.๑๙	๑๐	๓.๗๕	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๒๘	๕๐.๐๐	๑๒๑	๔๗.๒๗	๗	๒.๗๓	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๒๑	๔๘.๔๐	๑๑๙	๔๗.๖๐	๑๐	๔.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๕๑๒	๔๘.๘๑	๕๐๒	๔๗.๘๖	๓๕	๓.๓๔	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๕.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ให้ความเห็นว่า ป้ายบอกจุดผ่านของรถที่ติดไว้ข้างรถประจำทางนั้น มีประโยชน์มากคิดเป็นร้อยละ ๔๗.๘๓ เห็นว่าพอใช้ประโยชน์ได้บ้างร้อยละ ๔๙.๒๘ และมีเพียงร้อยละ ๒.๘๐ ที่คิดว่าป้ายนี้ไม่มีประโยชน์เลย ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ที่กล่าวว่าป้ายบอกจุดผ่านของรถที่ติดอยู่ข้างรถประจำทางนั้น ใช้ประโยชน์ได้มากคิดเป็นร้อยละ ๔๙.๐๖ เห็นว่าพอใช้ประโยชน์ได้บ้างร้อยละ ๔๗.๑๙ และอีกร้อยละ ๓.๗๕ กล่าวว่าไม่ได้ประโยชน์เลย ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ตอบว่าสามารถใช้ประโยชน์จากป้ายบอกจุดผ่านของรถที่ติดอยู่ข้างรถประจำทางได้มากคิดเป็นร้อยละ ๕๐.๐๐ เห็นว่าพอใช้ประโยชน์ได้บ้างอีกร้อยละ ๔๗.๒๗ และมีเพียงร้อยละ ๒.๗๓ เท่านั้น ที่เห็นว่าไม่มีประโยชน์ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็เห็นว่าป้ายบอกจุดผ่านของรถที่ติดไว้ข้างรถมีประโยชน์มากคิดเป็นร้อยละ ๔๘.๔๐ เห็นว่าพอใช้ประโยชน์ได้บ้างร้อยละ ๔๗.๖๐ และร้อยละ ๔.๐๐ เห็นว่าไม่ได้ประโยชน์เลย ดังนั้นจะเห็นได้ว่า โดยส่วนรวมแล้วความคิดเห็นว่าป้ายบอกจุดผ่านของรถที่ติดไว้ข้างรถประจำทาง

นั้น มีประโยชน์มากมีมากที่สุดคิดได้เป็นร้อยละ ๔๔.๔๑ ความคิดเห็นที่รองลงไปก็เห็นถึงประโยชน์
เช่นกัน ตอบว่าพอใช้ประโยชน์ได้บ้างร้อยละ ๔๗.๘๖ และมีเพียงร้อยละ ๓.๓๔ เท่านั้น ที่คิดว่า
ป้ายบอกจุดผ่านนี้ไม่มีประโยชน์เลย

ตารางที่ ๓๕.๒ แสดงการพิจารณาถึงป้ายบอกจุดผ่านของรถประจำทาง (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	ได้ประโยชน์มาก		พอได้ประโยชน์		ไม่มีประโยชน์	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๓๒	๒๕.๗๘	๑๓๖	๒๗.๐๘	๘	๒๒.๘๖
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๓๑	๒๕.๕๘	๑๒๖	๒๕.๑๐	๑๐	๒๘.๕๗
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๒๘	๒๕.๐๐	๑๒๑	๒๔.๑๐	๗	๒๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๒๑	๒๓.๖๓	๑๑๘	๒๓.๗๑	๑๐	๒๘.๕๗
รวม	๕๑๒	๑๐๐.๐๐	๕๐๒	๑๐๐.๐๐	๓๕	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๕.๒ พิจารณาแล้วกล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าการที่มีป้ายแสดงถึงจุดผ่าน
ของรถคิดไว้ที่ข้างรถประจำทางจะได้รับประโยชน์มากนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพ
ที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๕.๗๘ และร้อยละ ๒๕.๕๘ ตามลำดับ รองลงไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓
ร้อยละ ๒๕.๐๐ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ อีกร้อยละ ๒๓.๖๓ ในกลุ่มผู้ที่ตอบว่าพอใช้ประโยชน์จากป้าย
บอกจุดผ่านของรถที่คิดไว้ที่ข้างรถประจำทางได้บ้าง จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อย
ละ ๒๗.๐๘ รองลงไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ อีกร้อยละ ๒๕.๑๐ ถัดลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่ม
อาชีพที่ ๔ ตามลำดับ ส่วนในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าป้ายบอกจุดผ่านของรถที่ติดอยู่ข้างรถประจำทางนั้นไม่มี
ประโยชน์เลย จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ เท่า ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ ๒๘.๕๗
รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๘๖ และร้อยละ ๒๐.๐๐ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ทุกกลุ่มอาชีพจะเห็นประโยชน์จากป้ายบอกจุดผ่านของรถที่ติดไว้ข้างรถประจำทางกันเป็นส่วนมาก โดยมีผู้ที่ไม่เห็นประโยชน์เลยจำนวนน้อยมาก เพราะส่วนใหญ่แล้วตอบว่าได้รับประโยชน์จากป้ายบอกจุดผ่านของรถประจำทางมากที่สุดจนเกือบจะเป็นครึ่งหนึ่งของจำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น รองลงไปก็ตอบว่าพอใช้ประโยชน์ได้บ้างซึ่งก็มีจำนวนมากจนเกือบจะเท่ากับผู้ที่ตอบว่าได้รับประโยชน์มาก และเมื่อเรานำกลุ่มผู้ที่ตอบทั้งสองกลุ่มนี้มารวมกันก็จะแสดงให้เห็นว่า จำนวนของผู้ที่เห็นประโยชน์ของป้ายบอกจุดผ่านของรถประจำทางมีมากจนเกือบจะเท่ากับจำนวนตัวอย่างที่ใช้ในครั้งนี้นี้ ดังนั้น สมควรที่จะทำป้ายบอกจุดผ่านของรถติดไว้ข้างรถประจำทางทุกคันให้สมบูรณ์และชัดเจน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการและเพื่อประโยชน์ในการเดินทางด้วย

๓๖. จำแนกตามอาชีพและการขึ้นรถผิดสายของผู้ใช้บริการ

ตารางที่ ๓๖.๑ แสดงการขึ้นรถผิดสายของผู้ใช้บริการ (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เคย		ไม่เคย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๔๑	๖๔.๒๐	๘๔	๓๐.๘๐	๒๒๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๔๖	๗๓.๕๑	๗๑	๒๖.๔๙	๒๑๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๔๗	๗๖.๔๔	๔๕	๒๓.๕๖	๑๙๒	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๗๔	๗๑.๖๐	๗๑	๒๘.๔๐	๒๔๕	๑๐๐.๐๐
รวม	๗๖๓	๗๒.๗๔	๒๘๖	๒๗.๒๖	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๖.๑ พิจารณารวมแล้วจะเห็นได้ว่า ส่วนมากแล้วจะมีผู้ที่เคยขึ้นรถประจำทางผิดสายมาแล้วมากถึงร้อยละ ๗๒.๗๔ และมีผู้ที่ยังไม่เคยขึ้นรถประจำทางผิดสายอยู่ร้อยละ ๒๗.๒๖ พิจารณาตามกลุ่มอาชีพกล่าวได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้ที่เคยขึ้นรถประจำทางผิดสายคิดได้เป็นร้อยละ ๖๔.๒๐ และมีผู้ที่ไม่เคยขึ้นรถผิดสายเลยอีกร้อยละ ๓๐.๘๐ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีผู้ที่เคยขึ้นรถประจำ

ทางผิวดูดคิดเป็นร้อยละ ๗๓.๔๑ และยังไม่เคยขึ้นรถผิวดูดเลยอีกร้อยละ ๒๖.๕๙ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีผู้ที่เคยขึ้นรถประจำทางผิวดูดคิดเป็นร้อยละ ๗๖.๕๕ และอีกร้อยละ ๒๓.๐๕ ยังไม่เคยขึ้นรถผิวดูดเลย ส่วนกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็มีผู้ที่เคยขึ้นรถประจำทางผิวดูดมาแล้วคิดเป็นร้อยละ ๗๑.๖๐ และอีกร้อยละ ๒๘.๔๐ ยังไม่เคยขึ้นรถประจำทางผิวดูดเลย

ตารางที่ ๓๖.๒ แสดงการขึ้นรถผิวดูดของผู้ใช้บริการ (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	เคย		ไม่เคย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๔๑	๒๕.๐๓	๔๔	๒๔.๗๒
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๙๖	๒๕.๖๔	๗๑	๒๔.๘๓
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๔๗	๒๕.๘๒	๔๔	๒๐.๖๓
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๗๔	๒๓.๔๖	๗๑	๒๔.๘๓
รวม	๗๖๓	๑๐๐.๐๐	๒๘๖	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๖.๒ พิจารณาจากการตอบแล้ว จะกล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่เคยขึ้นรถประจำทางผิวดูดมาแล้ว จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๕.๘๒ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๑ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๖๔ และร้อยละ ๒๕.๐๓ ตามลำดับ โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๔ เพียงร้อยละ ๒๓.๔๖ สำหรับในกลุ่มผู้ที่ยังไม่เคยขึ้นรถประจำทางผิวดูดเลยนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๔.๗๒ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๘๓ เท่า ๆ กัน ที่เหลืออีกร้อยละ ๒๐.๖๓ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วจะมีผู้ที่เคยขึ้นรถประจำทางผิวดูดมาแล้วมากกว่าผู้ที่ยังไม่เคยขึ้นรถประจำทางผิวดูดเลย ไม่ว่าจะ เป็นกลุ่มอาชีพใดจำนวนผู้ที่เคยขึ้นรถผิวดูดมาแล้วจะมีมากกว่าผู้ที่ไม่เคยขึ้นผิวดูดเลยแทบทั้งสิ้น เมื่อสอบถามดูแล้ว การขึ้นรถผิวดูดจะเกิดขึ้นจากสาเหตุหลาย ๆ ประการแล้วแต่เหตุการณ์และกรณี เช่น ความรีบร้อนไม่ทันดูให้แน่นอน เพราะบางคนขึ้นรถทางประตูด้านหลัง จึงไม่ทันเห็นว่าเป็นสายที่ต้องการจะขึ้นหรือไม่ บางครั้งเห็นเลขประจำสายที่ติดอยู่ข้างรถก็นึกว่าเป็น

สายที่ต้องการจะขึ้น แต่ความจริงเลขที่หน้ารถเป็นอีกสายหนึ่ง เพราะเจ้าหน้าที่ประจำรถไม่ได้เปลี่ยนป้ายข้างรถด้วย ในบางครั้งก็ขึ้นรถผิดสายเพราะความเข้าใจผิดว่ารถคันนั้นจะผ่านไปยังจุดหมายที่เราจะไป เป็นต้น ดังนั้น การขึ้นรถประจำทางผิดสายจึงเกิดขึ้นได้อยู่เสมอ ซึ่งอาจจะเกิดจากความรีบร้อนของผู้ใช้บริการเอง และในบางครั้งก็เกิดจากเจ้าหน้าที่ประจำรถไม่จัดทำเลขประจำสายที่มีอยู่หน้ารถ ข้างรถ และหลังรถให้เรียบร้อยเหมือนกัน ฉะนั้น ในเรื่องนี้จึงเกิดขึ้นได้จากตัวผู้ใช้บริการเอง หรือเกิดจากเจ้าหน้าที่ประจำรถได้อยู่เสมอ แล้วแต่กรณี

๓๗. จำแนกตามอาชีพและความเห็นในเรื่องการที่รถประจำทางใช้สีเดียวกันเหมือนกันหมด

ตารางที่ ๓๗.๑ แสดงความเห็นเกี่ยวกับการที่รถประจำทางใช้สีเหมือนกันหมด (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เป็น		ไม่เป็น		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๓๔	๕๐.๓๖	๑๓๗	๔๔.๖๔	๒๗๑	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๗๓	๖๔.๗๔	๙๔	๓๕.๒๖	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๗๒	๖๗.๑๔	๘๔	๓๒.๘๖	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๔๕	๕๔.๐๐	๑๐๕	๔๖.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๖๒๔	๕๔.๔๖	๔๒๐	๔๐.๐๔	๑๐๔๔	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๗.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าการที่รถประจำทางใช้สีเดียวกันเหมือนกันหมดในปัจจุบันเป็นอุปสรรคแก่การใช้บริการคิดเป็นร้อยละ ๕๐.๓๖ และถือว่าไม่เป็นอุปสรรคร้อยละ ๔๙.๖๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ เห็นว่าการที่รถประจำทางใช้สีเดียวกันเหมือนกันหมดจะเป็นอุปสรรคแก่การใช้บริการร้อยละ ๖๔.๗๔ และร้อยละ ๓๕.๒๖ ถือว่าไม่เป็นอุปสรรคเลย ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ก็เห็นว่าการที่รถประจำทางใช้สีเดียวกันเหมือนกันหมดจะเป็นอุปสรรคคิดเป็นร้อยละ ๖๗.๑๔ และคิดว่าไม่เป็นอุปสรรคใด ๆ อีกร้อยละ ๓๒.๘๖ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ถือว่าการที่รถประจำทางใช้สีเดียวกันเหมือนกันหมดในปัจจุบันนี้เป็นอุปสรรคแก่ผู้ใช้บริการร้อยละ ๕๔.๐๐ และถือว่าไม่เป็นอุปสรรคอีกร้อยละ ๔๖.๐๐

ดังนั้น โดยส่วนรวมแล้วพิจารณาเห็นว่าคนที่รถโดยสารประจำทางใช้สีเดียวกันเหมือนกันหมดในปัจจุบัน
นี้จะเป็นอุปสรรคแก่การใช้บริการคิดเป็นร้อยละ ๕๕.๙๖ และอีกร้อยละ ๔๐.๐๔ ถือว่าไม่เป็นอุปสรรค
เลย

ตารางที่ ๓๗.๒ แสดงความเห็นเกี่ยวกับการที่รถประจำทางใช้สีเดียวกันเหมือนกันหมด (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	เป็น		ไม่เป็น	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๓๕	๒๒.๑๐	๑๓๗	๓๒.๖๒
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๗๓	๒๗.๕๐	๕๔	๒๒.๓๔
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๗๒	๒๗.๓๔	๘๔	๒๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๔๕	๒๓.๐๕	๑๐๕	๒๕.๐๐
รวม	๖๒๕	๑๐๐.๐๐	๔๒๐	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๗.๒ ในกลุ่มผู้ที่ถือว่าการที่รถประจำทางใช้สีเดียวกันเหมือนกันหมดในปัจจุบัน
นี้เป็นอุปสรรคในการใช้บริการ เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๕๐ รองลงไป
ก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๗.๓๔ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๓.๐๕ และกลุ่มอาชีพที่ ๑ อีกร้อยละ
๒๒.๑๐ ตามลำดับ สำหรับในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าการที่รถประจำทางใช้สีเดียวกันเหมือนกันหมดนั้น ไม่เป็น
อุปสรรคในการใช้บริการเลย จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๒.๖๒ รองลงไป
ก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๕.๐๐ ถัดไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ
๒๒.๓๔ และร้อยละ ๒๐.๐๐ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า การที่รถโดยสารประจำทางใช้สีเดียวกันเหมือนกันหมดในปัจจุบันนี้ ส่วนใหญ่ยัง
ถือว่าเป็นอุปสรรคในการใช้บริการมากกว่าคิดว่าจะไม่เป็น แต่พิจารณาแล้ว จะเห็นได้ว่าในกลุ่มอาชีพที่
๑ จำนวนของผู้ที่ถือว่าเป็นอุปสรรคและคิดว่าจะไม่เป็นอุปสรรคในการใช้นั้นมีอัตราส่วนที่เกือบจะ
เท่ากัน แสดงว่าการที่รถประจำทางใช้สีเดียวกันไม่เป็นปัญหาแก่กลุ่มอาชีพที่ ๑ จนเกินไปนัก ส่วนใน

กลุ่มอาชีพอื่น ๆ จำนวนของผู้ที่คิดว่าเป็นอุปสรรคในการใช้บริการมีมากกว่าจนเห็นได้ชัด แสดงว่าในปัจจุบันนี้การที่รถประจำทางใช้สีเดียวกันเหมือนกันหมดยังเป็นอุปสรรคในการใช้บริการอยู่ เพราะแต่เดิมนั้นใช้สีที่แตกต่างกันออกไป แล้วแต่ผู้ประกอบการเดิมเพิ่งจะมาเปลี่ยนเป็นสีเดียวกันได้ประมาณ ๑ - ๒ ปีเท่านั้น คิดว่าในอนาคตปัญหาในเรื่องนี้ก็คงจะไม่เป็นอุปสรรคแก่ผู้ใช้บริการ เพราะจะทำให้เกิดความเคยชินขึ้นได้ในโอกาสต่อไป

๓๘. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาปัญหาเรื่องรถคว้นสีดำ

ตารางที่ ๓๘.๑ แสดงการพิจารณาเรื่องรถประจำทางที่มีคว้นดำ (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เป็น		ไม่เป็น		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๐๕	๓๘.๐๔	๑๗๑	๖๑.๙๖	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๗๔	๒๗.๗๒	๑๙๓	๗๒.๒๘	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๐๗	๔๑.๘๐	๑๔๙	๕๘.๒๐	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๒	๔.๘๐	๒๓๘	๙๕.๒๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๒๙๘	๒๘.๔๑	๗๕๑	๗๑.๕๙	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๘.๑ ศึกษาได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าเรื่องรถประจำทางที่มีคว้นดำนั้น ไม่เป็นปัญหาแก่ผู้ใช้บริการเลยคิดเป็นร้อยละ ๖๑.๙๖ และถือว่าเป็นปัญหาร้อยละ ๓๘.๐๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ กล่าวถึงเรื่องรถประจำทางที่มีคว้นดำว่าไม่เป็นปัญหาสำหรับผู้ใช้บริการคิดเป็นร้อยละ ๗๒.๒๘ และเห็นว่าเป็นปัญหาอีกร้อยละ ๒๗.๗๒ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ก็กล่าวถึงเรื่องรถโดยสารประจำทางที่มีคว้นดำว่าไม่เป็นปัญหาสำหรับผู้ใช้บริการคิดได้เป็นร้อยละ ๕๘.๒๐ และถือว่าเป็นปัญหาร้อยละ ๔๑.๘๐ สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ กล่าวถึงเรื่องของรถคว้นดำว่าจะไม่เป็นปัญหาสำหรับผู้ใช้บริการคิดเป็นร้อยละ ๙๕.๒๐ และอีกร้อยละ ๔.๘๐ เห็นว่าเป็นปัญหา ดังนั้น กล่าวได้ว่าโดยส่วนรวมแล้วเรื่องรถโดยสารประจำทางที่มีคว้นดำจะถือว่าเป็นปัญหาสำหรับผู้ใช้บริการเลยคิดได้เป็นร้อยละ ๗๑.๕๙ และที่เหลืออีกร้อยละ ๒๘.๔๑ นั้นถือว่าเป็นปัญหาสำหรับการใช้บริการด้วย

ตารางที่ ๓๘.๒ แสดงการพิจารณาเรื่องรถประจำทางที่มีวันดำ (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	เป็น		ไม่เป็น	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๐๕	๓๕.๒๓	๑๗๑	๒๒.๗๗
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๗๔	๒๔.๘๓	๑๔๓	๒๕.๗๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๐๗	๓๕.๔๑	๑๔๙	๑๙.๘๔
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๒	๔.๐๓	๒๓๘	๓๑.๖๙
รวม	๒๙๘	๑๐๐.๐๐	๗๕๑	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๘.๒ ในกลุ่มผู้ที่ถือว่าการที่รถโดยสารประจำทางมีวันดำนั้นจะเป็นปัญหาสำหรับผู้ให้บริการ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๕.๔๑ และร้อยละ ๓๕.๒๓ ตามลำดับ รองลงมาก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๔.๘๓ โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๔ ให้ความเห็นน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๔.๐๓ เท่านั้น ในกลุ่มผู้ที่ถือว่าการที่รถโดยสารประจำทางมีวันดำนั้นถือว่าไม่เป็นปัญหาสำหรับผู้ให้บริการนั้น จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๔ มากที่สุดถึงร้อยละ ๓๑.๖๙ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๑ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๗๐ และร้อยละ ๒๒.๗๗ ตามลำดับ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ เพียงร้อยละ ๑๙.๘๔ เท่านั้น

สรุปได้ว่า การที่รถประจำทางมีวันดำนั้น ส่วนใหญ่แล้วทุกกลุ่มอาชีพเห็นว่าไม่เป็นปัญหาแก่ผู้ให้บริการเลย ทั้งนี้อาจจะเห็นเพราะผู้ให้บริการส่วนใหญ่มุ่งถึงเรื่องการใช้บริการมากกว่าปัญหาด้านอื่น และปัญหาเรื่องรถวันดำนี้ต่างก็ถือว่าเป็นเรื่องเล็กน้อยและสามารถที่จะแก้ไขได้ง่าย แต่ก็พิจารณาได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๑ จะมีจำนวนของผู้ที่คำนึงถึงปัญหาเรื่องรถวันดำมากกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ๆ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีอาชีพค้าขายก็คำนึงถึงปัญหาเรื่องนี้น้อยมาก อย่างไรก็ตามคิดว่าปัญหาเรื่องนี้มิใช่ปัญหาสำคัญสำหรับผู้ให้บริการ เพราะมีปัญหาเรื่องอื่นที่คิดว่าสำคัญกว่า คือ ปัญหาเรื่องการให้บริการ

หมวด ง

สิ่งอำนวยความสะดวกภายใน

๓๔. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาถึงเบาะนั่งภายในรถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ ๓๔.๑ แสดงการพิจารณาเบาะนั่งของรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๗	๒.๕๔	๑๑๔	๔๓.๑๒	๑๕๐	๕๔.๓๔	๒๗๑	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๔	๓.๓๗	๑๓๑	๔๔.๐๖	๑๒๗	๔๗.๕๗	๒๖๒	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๓	๕.๐๘	๑๑๘	๔๖.๐๔	๑๒๕	๔๘.๕๓	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๒	๔.๘๐	๑๐๔	๔๓.๖๐	๑๒๔	๕๑.๖๐	๒๔๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๔๑	๓.๘๑	๔๖๗	๔๕.๔๗	๕๓๑	๕๐.๖๒	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๔.๑ โดยส่วนรวมแล้วจะเห็นได้ว่า ส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ ๕๐.๖๒ เห็นว่าเบาะนั่งภายในรถโดยสารประจำทางควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่ เห็นว่าอยู่ในขั้นพอใช้ได้แล้วคิดเป็นร้อยละ ๔๕.๕๗ และเห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ดีเพียงร้อยละ ๓.๘๑ ถ้าพิจารณาทีละกลุ่มอาชีพกล่าวได้ว่าในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๕๔.๓๔ เห็นว่าเบาะนั่งภายในรถโดยสารประจำทางควรจะมีการปรับปรุงใหม่ ร้อยละ ๔๓.๑๒ เห็นว่าอยู่ในขั้นที่พอใช้แล้ว และร้อยละ ๒.๕๔ ก็เห็นว่าดีแล้ว ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ให้ความเห็นเกี่ยวกับเบาะนั่งภายในรถโดยสารประจำทางว่าควรจะมีการปรับปรุงคิดเป็นร้อยละ ๔๗.๕๗ เห็นว่าอยู่ในเกณฑ์พอใช้แล้วร้อยละ ๔๔.๐๖ และเห็นว่าดีแล้วเพียงร้อยละ ๓.๓๗ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นเกี่ยวกับเบาะนั่งภายในรถโดยสารประจำทางว่าควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๔๘.๕๓ คิดว่าพอใช้ได้แล้วร้อยละ ๔๖.๐๔ และเห็นว่าดีแล้วคิดเป็นร้อยละ ๕.๐๘ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ เห็นว่าเบาะนั่งภายในรถโดยสารประจำทางควรจะมีการปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๕๑.๖๐ เห็นว่าพอใช้ได้แล้วร้อยละ ๔๓.๖๐ และอีกร้อยละ ๕.๘๐ ก็เห็นว่าดีแล้ว

ตารางที่ ๓๔.๒ แสดงการพิจารณาเบาะนั่งของรถประจำทาง (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๗	๑๗.๐๗	๑๑๔	๒๔.๔๕	๑๕๐	๒๘.๒๕
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๔	๒๑.๐๕	๑๓๑	๒๗.๔๖	๑๒๗	๒๓.๕๒
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๓	๓๑.๗๑	๑๑๘	๒๔.๗๔	๑๒๕	๒๓.๕๔
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๒	๒๔.๒๗	๑๐๔	๒๒.๘๕	๑๒๔	๒๔.๒๕
รวม	๔๑	๑๐๐.๐๐	๔๗๗	๑๐๐.๐๐	๕๓๑	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๓๔.๒ พิจารณาจากกลุ่มความคิดเห็นแล้ว จะเห็นได้ว่าในกลุ่มผู้ที่คิดว่าเบาะนั่งภายในรถโดยสารประจำทางดีแล้วนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๑.๗๑ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๔.๒๗ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๑.๐๕ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ อีกร้อยละ ๑๗.๐๗ ตามลำดับ ส่วนในกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นว่าเบาะนั่งภายในรถโดยสารประจำทางนั้นอยู่ในขั้นพอใช้แล้ว จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๔๖ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๕๕ และร้อยละ ๒๔.๗๔ ตามลำดับ และน้อยที่สุดก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๒.๘๕ สำหรับในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าเบาะนั่งภายในรถโดยสารประจำทางควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่นั้นจะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดได้เป็นร้อยละ ๒๘.๒๕ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๔.๒๕ ถัดไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๓.๕๒ และร้อยละ ๒๓.๕๔ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า จากการพิจารณาถึงเบาะนั่งภายในรถโดยสารประจำทางแล้ว ส่วนใหญ่ยังเห็นว่าสมควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่ เกือบจะทุกกลุ่มอาชีพ ให้ความเห็นว่าควรที่จะปรับปรุงมาเป็นอันดับแรก มีเพียงกลุ่มอาชีพที่ ๒ เท่านั้นที่ให้ความเห็นว่าเบาะนั่งภายในรถโดยสารประจำทางอยู่ในขั้นพอใช้ได้แล้ว มาเป็นอันดับแรก และทุกกลุ่มอาชีพให้ความเห็นว่าเบาะนั่งภายในรถนั้นดีแล้ว มีจำนวนน้อยมากเหมือนกันทุกกลุ่มอาชีพ แสดงว่าทุกกลุ่มอาชีพเห็นควรให้มีการปรับปรุงในเรื่องนี้ให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

๔๐. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาถึงพนักงานภายในรถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ ๔๐.๑ แสดงการพิจารณาพนักงานของรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๗	๒.๕๔	๑๒๐	๔๓.๔๘	๑๕๙	๕๓.๙๘	๒๘๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๘	๓.๐๐	๑๓๔	๕๐.๑๙	๑๒๕	๔๖.๘๒	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๒	๔.๖๙	๑๑๕	๔๔.๙๒	๑๒๙	๕๐.๓๙	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๓	๕.๒๐	๑๑๒	๔๔.๘๐	๑๒๕	๕๐.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๔๐	๓.๘๑	๔๘๑	๔๕.๘๕	๕๒๘	๕๐.๓๓	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๐.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ให้ความเห็นเกี่ยวกับเรื่องพนักงานภายในรถโดยสารประจำทางว่าควรปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๕๓.๙๘ เห็นว่าพอใช้แล้วคิดเป็นร้อยละ ๔๓.๔๘ และเห็นว่าดีแล้วเพียงร้อยละ ๒.๕๔ เท่านั้น ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ก็เห็นว่าพนักงานภายในรถโดยสารประจำทางอยู่ในขั้นพอใช้คิดเป็นร้อยละ ๕๐.๑๙ เห็นว่าควรปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๔๖.๘๒ และเพียงร้อยละ ๓.๐๐ เท่านั้นที่คิดว่าดีแล้ว ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ เห็นว่าพนักงานภายในรถโดยสารประจำทางอยู่ในขั้นที่ควรปรับปรุงคิดเป็นร้อยละ ๕๐.๓๙ เห็นว่าพอใช้ได้แล้วคิดเป็นร้อยละ ๔๔.๙๒ และเห็นว่าดีแล้วเพียงร้อยละ ๔.๖๙ เท่านั้น ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ให้ความเห็นว่าพนักงานภายในรถโดยสารประจำทางนั้น ควรที่จะปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๕๐.๐๐ เห็นว่าพอใช้ได้แล้วร้อยละ ๔๔.๘๐ และเห็นว่าดีแล้วยังร้อยละ ๕.๒๐ ดังนั้น เมื่อกล่าวรวมกันแล้ว จะเห็นได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วจะเห็นว่าพนักงานภายในรถโดยสารประจำทางควรที่จะปรับปรุงใหม่คิดได้เป็นร้อยละ ๕๐.๓๓ เห็นว่าอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้วร้อยละ ๔๕.๘๕ และเพียงร้อยละ ๓.๘๑ เท่านั้น ที่คิดว่าดีพอแล้ว

ตารางที่ ๔๐.๒ แสดงการพิจารณาพนักงานกึ่งของรถประจำทาง (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	ดี		พอใช้		การปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๗	๑๗.๕๐	๑๒๐	๒๔.๔๔	๑๔๔	๒๘.๒๒
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๘	๒๐.๐๐	๑๓๔	๒๗.๘๖	๑๒๔	๒๓.๖๗
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๒	๓๐.๐๐	๑๑๕	๒๓.๔๑	๑๒๔	๒๔.๔๓
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๓	๓๒.๕๐	๑๑๒	๒๓.๒๘	๑๒๔	๒๓.๖๗
รวม	๔๐	๑๐๐.๐๐	๔๘๑	๑๐๐.๐๐	๕๒๘	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๐.๒ ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าพนักงานกึ่งภายในรถโดยสารประจำทางนั้นอยู่ในเกณฑ์ที่ดีพอแล้ว เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๒.๕๐ และร้อยละ ๓๐.๐๐ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ อีกร้อยละ ๒๐.๐๐ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ เพียงร้อยละ ๑๗.๕๐ เท่านั้น ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าพนักงานกึ่งภายในรถโดยสารประจำทางอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้ว เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๘๖ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๒๔.๔๔ ถัดไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๓.๔๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๓.๒๘ ตามลำดับ สำหรับในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าพนักงานกึ่งภายในรถโดยสารประจำทางควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่นั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๘.๒๒ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๔๓ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ จำนวนเท่า ๆ กันคิดเป็นร้อยละ ๒๓.๖๗ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า โดยทั่วไปแล้วความเห็นในเรื่องพนักงานกึ่งภายในรถโดยสารประจำทางนั้นแบ่งออกเป็น ๒ กลุ่มใหญ่ ๆ คือ กลุ่มที่เห็นว่าควรจะมีการปรับปรุงพนักงานกึ่งใหม่ซึ่งจะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุด ส่วนอีกกลุ่มหนึ่งก็เห็นว่าพนักงานกึ่งของรถโดยสารประจำทางอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้วซึ่งเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุด นอกจากนี้มีเพียงบางส่วนที่เห็นว่าพนักงานกึ่งของรถโดยสารประจำทางอยู่ในเกณฑ์ที่ดีแล้ว แต่ก็ยังมีเพียงจำนวนเล็กน้อยเท่านั้น

๔๑. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาถึงราวจับภายในรถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ ๔๑.๑ แสดงการพิจารณาถึงราวจับของรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๒	๔.๓๕	๘๒	๒๔.๗๑	๑๘๒	๖๕.๙๔	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๘	๓.๐๐	๘๖	๓๕.๙๖	๑๖๓	๖๑.๐๔	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๖	๒.๓๔	๕๓	๓๖.๓๓	๑๕๗	๖๑.๓๓	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๖	๒.๔๐	๘๕	๓๕.๖๐	๑๕๕	๖๒.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๓๒	๓.๐๕	๓๖๐	๓๔.๓๒	๖๕๗	๖๒.๖๓	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๑.๑ โดยทั่วไปแล้ว บุคคลทุกกลุ่มอาชีพ เห็นควรรว่าน่าจะมีการปรับปรุงเกี่ยวกับราวจับภายในรถโดยสารประจำทางเสียใหม่คิดได้เป็นร้อยละ ๖๒.๖๓ และมีบางส่วนก็เห็นว่าราวจับอยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้คิดเป็นร้อยละ ๓๔.๓๒ และมีเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่คิดว่าอยู่ในขั้นที่ดัดคิดเป็นร้อยละ ๓.๐๕ เมื่อพิจารณาที่ละกลุ่มอาชีพกล่าวได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ราวจับภายในรถโดยสารประจำทางควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๖๕.๙๔ รองลงไปก็เห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้ได้แล้ว ร้อยละ ๒๔.๗๑ และเพียงร้อยละ ๔.๓๕ เท่านั้น ที่คิดว่าดีพอแล้ว ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ก็ให้ความเห็นเช่นเดียวกันว่าควรปรับปรุงราวจับของรถโดยสารประจำทางคิดเป็นร้อยละ ๖๑.๐๔ เห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้ได้แล้วคิดเป็นร้อยละ ๓๕.๙๖ และเห็นว่าอยู่ในขั้นที่ดัดพอแล้วอีกร้อยละ ๓.๐๐ เท่านั้น ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๖๑.๓๓ ให้ความเห็นว่าราวจับภายในรถประจำทางควรมีการปรับปรุงใหม่ ร้อยละ ๓๖.๓๓ เห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้ได้แล้ว และอีกร้อยละ ๒.๓๔ เห็นว่าดีพอแล้ว สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ ให้ความเห็นเกี่ยวกับราวจับของรถประจำทางว่าควรได้รับการปรับปรุงคิดเป็นร้อยละ ๖๒.๐๐ เห็นว่าอยู่ในขั้นที่พอใช้แล้วร้อยละ ๓๕.๖๐ และเห็นว่าดีพอแล้วเพียงร้อยละ ๒.๔๐ เท่านั้น

ตารางที่ ๔๑.๒ แสดงการพิจารณาถึงราวจับของรถประจำทาง (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๒	๓๗.๕๐	๘๒	๒๒.๗๘	๑๘๒	๒๗.๗๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๘	๒๕.๐๐	๘๖	๒๖.๖๗	๑๖๓	๒๕.๘๑
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๖	๑๘.๗๕	๘๓	๒๕.๘๓	๑๕๗	๒๓.๕๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๖	๑๘.๗๕	๘๔	๒๕.๗๒	๑๕๕	๒๓.๕๔
รวม	๓๒	๑๐๐.๐๐	๓๖๐	๑๐๐.๐๐	๖๕๗	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๑.๒ ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าราวจับของรถโดยสารประจำทางอยู่ในขั้นที่ดีพอแล้ว นั้นเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๗.๕๐ รองลงไปที่กลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๕.๐๐ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๑๘.๗๕ จำนวนเท่า ๆ กันตามลำดับ ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าราวจับของรถโดยสารประจำทางนั้นอยู่ในเกณฑ์พอใช้ได้แล้ว จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๖๗ รองลงไปที่กลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๘๓ และร้อยละ ๒๕.๗๒ ตามลำดับ น้อยที่สุดก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ เพียงร้อยละ ๒๒.๗๘ เท่านั้น ส่วนในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าราวจับของรถประจำทางนั้นอยู่ในขั้นที่ควรปรับปรุงใหม่เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๗๐ รองลงไปที่กลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๕.๘๑ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๕๐ และร้อยละ ๒๓.๕๔ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วบุคคลทุกกลุ่มอาชีพลงความเห็นว่าควรที่จะมีการปรับปรุงราวจับของรถโดยสารประจำทางเสียใหม่ให้ดีกว่าเดิม ซึ่งเหตุผลส่วนมากที่เห็นสมควรให้มีการปรับปรุงนั้น คือ ราวจับของรถโดยสารประจำทางไม่สะอาดเท่าที่ควร และเป็นสนิมได้ง่าย โดยเฉพาะรถที่องค์การฯ ได้รับซื้อจากผู้ประกอบการเอกชน เพราะรถเหล่านี้ใช้ท่อเหล็กเป็นราวจับจึงทำให้เกิดสนิมได้ง่าย ดังนั้น เพื่อเป็นการปรับปรุงเกี่ยวกับเรื่องนี้ สมควรที่จะใช้วัสดุที่ไม่เป็นสนิมมาใช้แทนท่อเหล็ก เหมือนกับที่ใช้อยู่ในรถประจำทางที่ออกมารุ่นใหม่ ๆ และใช้อยู่ในปัจจุบันนี้

๔๒. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาเกี่ยวกับประตูของรถโดยสารประจำทาง
ตารางที่ ๔๒.๑ แสดงการพิจารณาประตูของรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๖	๕.๘๐	๑๓๖	๔๘.๒๘	๑๒๔	๔๔.๙๓	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๔	๕.๒๔	๑๓๗	๕๑.๓๑	๑๑๖	๔๓.๔๕	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๒	๔.๖๔	๑๑๓	๔๔.๑๔	๑๓๑	๕๑.๑๗	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๐	๔.๐๐	๑๒๑	๔๘.๔๐	๑๑๔	๔๗.๖๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๕๒	๔.๙๖	๕๐๗	๔๘.๓๓	๔๕๐	๔๖.๗๑	๑๐๕๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๒.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าประตูของรถโดยสารประจำทางนั้นส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้ได้แล้วคิดเป็นร้อยละ ๔๘.๒๘ เห็นว่าควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่อีกร้อยละ ๔๔.๙๓ และเห็นว่าอยู่ในขั้นที่ดีพอแล้วเพียงร้อยละ ๕.๘๐ เท่านั้น ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ กล่าวถึงเรื่องประตูของรถโดยสารประจำทางว่า อยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้ได้คิดเป็นร้อยละ ๕๑.๓๑ มากที่สุด เห็นว่าควรปรับปรุงใหม่อีกร้อยละ ๔๓.๔๕ และอีกเพียงร้อยละ ๕.๒๔ เท่านั้นที่กล่าวว่าดีพอแล้ว ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ เห็นว่าประตูของรถโดยสารประจำทางควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๕๑.๑๗ ซึ่งเป็นจำนวนที่มากที่สุด เห็นว่าอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้วร้อยละ ๔๔.๑๔ และเห็นว่าดีพอแล้วร้อยละ ๔.๖๔ เท่านั้น ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ให้ความเห็นในเรื่องประตูของรถโดยสารประจำทางว่า อยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้ได้คิดเป็นร้อยละ ๔๘.๔๐ เห็นว่าควรปรับปรุงใหม่อีกร้อยละ ๔๗.๖๐ และเพียงร้อยละ ๔.๐๐ ที่เห็นว่าดีพอแล้ว ดังนั้น เมื่อพิจารณาโดยส่วนรวมแล้วจะเห็นได้ว่า ส่วนใหญ่ประตูของรถโดยสารประจำทางอยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้ได้แล้วคิดเป็นร้อยละ ๔๘.๓๓ เห็นว่าควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่อีกร้อยละ ๔๖.๗๑ และเพียงร้อยละ ๔.๙๖ ที่คิดว่าอยู่ในขั้นที่ดีพอแล้ว

ตารางที่ ๔๒.๒ แสดงการพิจารณาเรื่องประตูของรถประจำทาง (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๖	๓๐.๗๗	๑๓๖	๒๖.๘๒	๑๒๔	๒๕.๓๑
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๔	๒๖.๙๒	๑๓๗	๒๗.๐๒	๑๑๖	๒๓.๖๗
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๒	๒๓.๐๘	๑๑๓	๒๒.๒๔	๑๓๑	๒๖.๗๓
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๐	๑๙.๒๓	๑๒๑	๒๓.๘๗	๑๑๔	๒๔.๒๔
รวม	๕๒	๑๐๐.๐๐	๕๐๗	๑๐๐.๐๐	๔๕๐	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๒.๒ ในกลุ่มผู้ที่พิจารณาว่าประตูของรถโดยสารประจำทางอยู่ในเกณฑ์ที่ดีพอแล้วนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๐.๗๗ รองลงมาคือเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๖.๙๒ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๓.๐๘ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ อีกร้อยละ ๑๙.๒๓ ตามลำดับ ในกลุ่มผู้ที่พิจารณาว่าประตูของรถโดยสารประจำทางอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้วนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๐๒ รองลงไปก็จะเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๒๖.๘๒ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๘๗ และร้อยละ ๒๒.๒๔ ตามลำดับ สำหรับในกลุ่มผู้ที่พิจารณาว่าประตูของรถโดยสารประจำทางควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่นั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๗๓ รองลงไปก็จะเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑, กลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๓๑, ร้อยละ ๒๔.๒๔ และร้อยละ ๒๓.๖๗ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า โดยส่วนรวมแล้วจะพิจารณาเห็นว่าประตูของรถโดยสารประจำทางอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้วเป็นส่วนใหญ่ โดยเกือบทุกกลุ่มอาชีพยกเว้นกลุ่มอาชีพที่ ๓ จะให้ความเห็นส่วนใหญ่ว่าประตูของรถโดยสารประจำทางอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้วเป็นอันดับแรก แต่ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ เพียงกลุ่มเดียวที่ให้ความเห็นว่าประตูของรถโดยสารประจำทางควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่เป็นอันดับแรก และทุกกลุ่มอาชีพก็ยังมีความเห็นที่เหมือนกันว่าประตูของรถโดยสารประจำทางยังอยู่ในเกณฑ์ที่ดีแล้วน้อยมาก

๔๓. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาเรื่องหน้าต่างของรถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ ๔๓.๑ แสดงการพิจารณาเรื่องหน้าต่างของรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๐	๓.๖๒	๗๐	๒๕.๓๖	๑๙๖	๗๑.๐๑	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๐	๓.๗๕	๗๑	๒๖.๕๔	๑๘๖	๖๕.๖๖	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๔	๓.๕๒	๗๖	๒๙.๖๔	๑๗๑	๖๖.๘๐	๒๕๑	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๘	๓.๒๐	๗๐	๒๕.๐๐	๑๗๒	๖๕.๘๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๓๒	๓.๕๓	๒๘๗	๒๗.๓๖	๗๒๕	๖๙.๑๑	๑๐๔๔	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๓.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ จะพิจารณาเห็นได้ว่าหน้าต่างของรถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่ควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๗๑.๐๑ เห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้ได้แล้วอีก ร้อยละ ๒๕.๓๖ และเพียงร้อยละ ๓.๖๒ ยังเห็นว่ายู่ในเกณฑ์ที่พอแล้ว ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ให้ความเห็นเกี่ยวกับหน้าต่างของรถโดยสารประจำทางว่าควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๖๕.๖๖ เห็นว่ายู่ในชั้นพอใช้ได้อีกร้อยละ ๒๖.๕๔ และเห็นว่ายู่ในเกณฑ์ที่พอแล้วเพียงร้อยละ ๓.๗๕ เท่านั้น ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นว่าหน้าต่างของรถโดยสารประจำทางควรที่จะมีการปรับปรุงคิดเป็นร้อยละ ๖๖.๘๐ เห็นว่ายู่ในชั้นที่พอใช้ได้แล้วอีกร้อยละ ๒๙.๖๔ และเห็นว่ายู่ในเกณฑ์ที่ดีแล้วอีกร้อยละ ๓.๕๒ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ให้ความเห็นซึ่งเกี่ยวกับเรื่องหน้าต่างของรถประจำทางว่าควรจะมีการปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๖๕.๘๐ เห็นว่ายู่ในชั้นที่พอใช้ได้แล้วร้อยละ ๒๕.๐๐ และที่เหลืออีก ร้อยละ ๓.๒๐ เห็นว่ายู่ในเกณฑ์ที่พอแล้ว ดังนั้น พิจารณาโดยส่วนรวมแล้วกล่าวได้ว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ ๖๙.๑๑ เห็นว่าหน้าต่างของรถโดยสารประจำทางควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่ ร้อยละ ๒๗.๓๖ เห็นว่ายู่ในชั้นที่พอใช้ได้แล้ว และอีกร้อยละ ๓.๕๓ เห็นว่ายู่ในเกณฑ์ที่พอเพียงแล้ว

ตารางที่ ๔๓.๒ แสดงการพิจารณาเรื่องหน้าต่างของรถประจำทาง (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	ที่		พอใช้		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๐	๒๗.๐๓	๗๐	๒๔.๓๔	๑๙๖	๒๗.๐๓
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๐	๒๗.๐๓	๗๑	๒๔.๗๔	๑๘๖	๒๕.๖๖
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๔	๒๔.๓๒	๗๖	๒๖.๔๘	๑๗๑	๒๓.๕๔
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๘	๒๑.๖๒	๗๐	๒๔.๓๔	๑๗๒	๒๓.๗๒
รวม	๓๒	๑๐๐.๐๐	๒๘๗	๑๐๐.๐๐	๗๒๕	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๓.๒ พิจารณาในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าหน้าต่างของรถโดยสารประจำทางอยู่ในเกณฑ์ที่เพียงพอแล้ว จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ คิดเป็นร้อยละ ๒๗.๐๓ เท่า ๆ กัน รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๓๒ และร้อยละ ๒๑.๖๒ ตามลำดับ ในกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นเกี่ยวกับเรื่องหน้าต่างของรถโดยสารประจำทางอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้วนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๔๘ รองลงไปก็เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๔.๗๔ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ อีกร้อยละ ๒๔.๓๔ จำนวนเท่า ๆ กัน ในกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นเกี่ยวกับหน้าต่างของรถประจำทางว่าอยู่ในขั้นที่ควรจะมีการปรับปรุงใหม่นั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๐๓ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ อีกร้อยละ ๒๕.๖๖ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๓.๗๒ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ อีกร้อยละ ๒๓.๕๔ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ความเห็นส่วนใหญ่แล้วทุกกลุ่มอาชีพเห็นว่า หน้าต่างของรถโดยสารประจำทางนั้น ควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่ มีบางส่วนที่เห็นว่าอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้ว และมีเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่เห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่เพียงพอแล้ว จากการสอบถามปรากฏว่าที่เห็นว่าควรจะต้องปรับปรุงนั้น คือ ความกว้างของหน้าต่างเล็กเกินไปทำให้ลมเข้าได้ไม่สะดวก โดยเฉพาะรถที่ออกมาใหม่บางรุ่นมีหน้าต่างแคบเกินไป ทำให้รถไม่โปร่งอากาศจึงถ่ายเทได้ยาก บางคนก็กล่าวว่าหน้าต่างใช้ประโยชน์ไม่ได้ คือ ปิดและเปิดไม่ได้ เพราะที่ปิดเปิดเสียหรือเป็นสนิมมาก ดังนั้นควรที่จะมีการปรับปรุงและพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องของหน้าต่างรถประจำทางด้วย

๔๔. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาถึงความสะอาดของรถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ ๔๔.๑ แสดงการพิจารณาถึงความสะอาดของรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๕	๑.๘๑	๖๕	๒๓.๕๕	๒๐๖	๗๔.๖๔	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๔	๑.๕๐	๖๑	๒๒.๘๕	๒๐๒	๗๕.๖๖	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑	๐.๓๔	๕๕	๒๑.๐๔	๒๐๑	๗๘.๕๒	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๓	๑.๒๐	๕๓	๒๑.๒๐	๑๙๔	๗๗.๖๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๑๓	๑.๒๔	๒๓๓	๒๒.๒๑	๘๐๓	๗๖.๕๕	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๔.๑ โดยส่วนรวมแล้ว จะพิจารณาได้ว่าส่วนใหญ่ประมาณ ๓ ใน ๔ ของจำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น เห็นว่าความสะอาดของรถโดยสารประจำทางควรที่จะมีการปรับปรุงคิดได้เป็นร้อยละ ๗๖.๕๕ มีบางส่วนเห็นว่าอยู่ในชั้นที่พอใช้ได้แล้วยังร้อยละ ๒๒.๒๑ และเห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ดีเพียงร้อยละ ๑.๒๔ เท่านั้น เมื่อพิจารณาตามกลุ่มอาชีพแล้วกล่าวได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้ที่เห็นว่าความสะอาดของรถโดยสารประจำทางควรจะมีการปรับปรุงคิดได้เป็นร้อยละ ๗๔.๖๔ เห็นว่าอยู่ในชั้นที่พอใช้อีกร้อยละ ๒๓.๕๕ และเห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ดีเพียงร้อยละ ๑.๘๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีผู้ที่ให้ความเห็นเกี่ยวกับเรื่องของความสะอาดของรถโดยสารประจำทางว่าควรจะมีการปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๗๕.๖๖ เห็นว่าอยู่ในชั้นที่พอใช้อีกร้อยละ ๒๒.๘๕ และเห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ดีร้อยละ ๑.๕๐ เท่านั้น ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ก็ให้ความเห็นว่าความสะอาดของรถโดยสารประจำทางควรที่จะมีการปรับปรุงคิดเป็นร้อยละ ๗๘.๕๒ เห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้ได้แล้วยังร้อยละ ๒๑.๐๔ และเพียงร้อยละ ๐.๓๔ เท่านั้น ที่เห็นว่าอยู่ในชั้นที่ดีพอ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ให้ความเห็นว่าความสะอาดของรถโดยสารประจำทางควรจะมีการปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๗๗.๖๐ เห็นว่าพอใช้ได้แล้วยังร้อยละ ๒๑.๒๐ และเห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ดีแล้วเพียงร้อยละ ๑.๒๐ เท่านั้น

ตารางที่ ๔๔.๒ แสดงการพิจารณาเรื่องความสะอาดของรถประจำทาง (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๕	๓๘.๕๖	๖๕	๒๗.๕๐	๒๐๖	๒๕.๖๕
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๔	๓๐.๗๗	๖๑	๒๖.๑๘	๒๐๒	๒๕.๑๖
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑	๗.๖๕	๕๔	๒๓.๑๘	๒๐๑	๒๕.๐๓
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๓	๒๓.๐๘	๕๓	๒๒.๗๕	๑๙๔	๒๔.๑๖
รวม	๑๓	๑๐๐.๐๐	๒๓๓	๑๐๐.๐๐	๘๐๓	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๔.๒ พิจารณาในกลุ่มผู้ที่ให้ความคิดเห็นว่าความสะอาดของรถประจำทาง อยู่ในเกณฑ์ดีพอแล้วนั้น จะเห็นได้ว่าบุคคลทุกกลุ่มอาชีพให้ความเห็นในเรื่องนี้น้อยมาก จนเกือบจะไม่มีผู้ใดให้ความเห็นเลย เช่น ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มีเพียง ๑ ตัวอย่างเท่านั้น จึงไม่นำมาพิจารณาไว้ในที่นี้ด้วย ส่วนในกลุ่มผู้ที่ให้ความคิดเห็นว่าความสะอาดของรถโดยสารประจำทางอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้ แล้วนั้นเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ กลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดได้เป็นร้อยละ ๒๗.๕๐ และร้อยละ ๒๖.๑๘ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๓.๑๘ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ อีกร้อยละ ๒๒.๗๕ สำหรับในกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นว่าความสะอาดของรถโดยสารประจำทางควรมีการปรับปรุงใหม่นั้น เกือบจะทุกกลุ่มอาชีพให้ความเห็นใกล้เคียงกันมาก โดยกลุ่มที่มากที่สุดเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีจำนวนร้อยละ ๒๕.๖๕ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีน้อยที่สุดก็มีถึงร้อยละ ๒๔.๑๖ จึงเห็นได้ว่าเกือบทุกกลุ่มอาชีพให้ความเห็นเกือบจะคล้าย ๆ กัน

สรุปได้ว่า ในเรื่องความสะอาดของรถประจำทางนั้น ทุกกลุ่มอาชีพเห็นควรให้มีการปรับปรุงในเรื่องนี้ให้มากที่สุด เพราะประมาณ ๓ ใน ๔ ของจำนวนผู้ที่เป็นตัวอย่างเป็นตัวอย่างทั้งสี่ให้ความเห็นสนับสนุนในเรื่องการปรับปรุงความสะอาด มีเพียงบางส่วนที่เห็นว่า ความสะอาดอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้ และมีเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่เห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ดีพอแล้ว ดังนั้น ในเรื่องความสะอาดของรถโดยสารประจำทางทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องควรที่จะมีการร่วมมือกันปรับปรุงให้ดีขึ้นไปกว่าเดิมจากที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนี้ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องความสะอาดของตัวรถ พื้นรถ เบาะนั่ง พนักพิง ราวจับ ประตู หน้าต่าง และอื่น ๆ ควรที่จะได้รับการปรับปรุงให้มีความสะอาด เพื่อให้เกิดความเรียบร้อยและสวยงามแก่ผู้ที่พบเห็นและผู้ใช้บริการ

๔๕. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาเรื่องร้องสัญญาของรถโดยสารประจำทางตารางที่ ๔๕.๑ แสดงการพิจารณาเรื่องร้องสัญญาของรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๗	๖.๑๖	๑๒๔	๔๔.๔๓	๑๓๕	๔๘.๔๑	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๔	๕.๖๒	๑๑๓	๔๒.๓๒	๑๓๔	๕๒.๐๖	๒๖๑	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๓	๕.๐๘	๑๓๑	๕๑.๑๗	๑๑๒	๔๓.๗๕	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๒	๔.๘๐	๑๑๗	๔๖.๘๐	๑๒๑	๔๘.๔๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๕๖	๕.๔๓	๔๘๕	๔๖.๒๓	๕๐๗	๔๘.๓๓	๑๐๔๘	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๕.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ให้ความเห็นเกี่ยวกับกริ่งสัญญาภายในรถว่าควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๔๘.๔๑ เห็นว่าอยู่ในชั้นที่พอใช้ได้คิดเป็นร้อยละ ๔๔.๔๓ และเห็นว่าดีพอแล้วเพียงร้อยละ ๖.๑๖ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ก็ให้ความเห็นเกี่ยวกับเรื่องกริ่งสัญญาของรถประจำทางว่าควรจะมีการปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๕๒.๐๖ เห็นว่าอยู่ในชั้นที่พอใช้ได้แล้วคิดเป็นร้อยละ ๔๒.๓๒ และเห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ดีเพียงร้อยละ ๕.๖๒ เท่านั้น ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ก็ให้ความเห็นเกี่ยวกับกริ่งสัญญาภายในรถประจำทางว่าอยู่ในชั้นที่พอใช้ได้แล้วร้อยละ ๕๑.๑๗ เห็นว่าควรปรับปรุงใหม่ร้อยละ ๔๓.๗๕ และเพียงร้อยละ ๕.๐๘ ที่เห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดีพอแล้ว สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับกริ่งสัญญาภายในรถประจำทางว่าควรจะมีการปรับปรุงใหม่คิดเป็นร้อยละ ๔๘.๔๐ เห็นว่าอยู่ในชั้นที่พอใช้อีกร้อยละ ๔๖.๘๐ และเห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดีพอแล้วเพียงร้อยละ ๔.๘๐ เท่านั้น ดังนั้นเมื่อพิจารณาทุกกลุ่มอาชีพแล้วจะเห็นได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วเห็นควรมีการปรับปรุงเกี่ยวกับกริ่งสัญญาภายในรถประจำทางเสียใหม่คิดเป็นร้อยละ ๔๘.๓๓ และเห็นว่าอยู่ในชั้นที่พอใช้ได้อีกร้อยละ ๔๖.๒๓ มีเพียงร้อยละ ๕.๔๓ เท่านั้น ที่คิดว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดีพอแล้ว

ตารางที่ ๔๔.๒ แสดงการพิจารณาเรื่องกริ่งสัญญาณของรถประจำทาง (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๗	๒๔.๘๒	๑๒๔	๒๕.๕๗	๑๓๔	๒๖.๖๓
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๔	๒๖.๓๒	๑๑๓	๒๓.๓๐	๑๓๔	๒๗.๔๒
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๓	๒๒.๘๑	๑๓๑	๒๗.๐๑	๑๑๒	๒๒.๐๔
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๒	๒๑.๐๕	๑๑๗	๒๔.๑๒	๑๒๑	๒๓.๘๗
รวม	๕๖	๑๐๐.๐๐	๔๘๕	๑๐๐.๐๐	๕๐๑	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๔.๒ พิจารณาจากกลุ่มที่แสดงความคิดเห็น กล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นว่ากริ่งสัญญาณภายในรถประจำทางอยู่ในเกณฑ์ดีพอแล้วนั้น จะเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุด รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒, กลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ตามลำดับ ซึ่งความคิดเห็นนี้เป็นเพียงส่วนน้อยของความคิดเห็นทั้งสิ้น ส่วนในกลุ่มผู้ที่เห็นว่ากริ่งสัญญาณของรถโดยสารประจำทางอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้วนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุดคิดได้เป็นร้อยละ ๒๗.๐๑ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑, กลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ ซึ่งมีเพียงร้อยละ ๒๓.๓๐ ตามลำดับ สำหรับกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นเกี่ยวกับกริ่งสัญญาณภายในรถประจำทางว่าควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่นั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๔๒ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๒๖.๖๓ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๘๗ และร้อยละ ๒๒.๐๔ ตามลำดับ

สรุปได้ว่าความเห็นในเรื่องกริ่งสัญญาณของรถโดยสารประจำทางจะแบ่งออกเป็น ๒ กลุ่มใหญ่ ๆ คือ กลุ่มผู้ที่เห็นว่าควรจะมีการปรับปรุงใหม่และกลุ่มผู้ที่เห็นว่าอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้ว โดยกลุ่มผู้ที่เห็นว่าพอใช้ได้แล้วนั้นจะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุด ส่วนในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าควรปรับปรุงใหม่มีกลุ่มอาชีพที่ ๒ ให้ความเห็นมากที่สุด เป็นที่น่าสังเกตว่าบุคคลกลุ่มอาชีพที่ ๑, กลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ให้ความเห็นว่าควรปรับปรุงเป็นส่วนใหญ่ แต่บุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นว่าอยู่ในขั้นพอใช้ได้แล้วเป็นส่วนใหญ่ เมื่อสอบถามดูแล้วปรากฏว่าทุกกลุ่มอาชีพให้ความเห็นว่า สิ่งที่ต้องปรับปรุงอีก

คือจัดทำรังสฤษฎาณให้สามารถที่จะใช้ประโยชน์ได้ตามต้องการ เพราะส่วนใหญ่แล้วรังสฤษฎาณจะเสีย และใช้การไม่ได้อยู่เสมอ

๔๖. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาเรื่องความสว่าง (ไฟ) ภายในรถโดยสารประจำทาง
ตารางที่ ๔๖.๑ แสดงการพิจารณาเรื่องความสว่างของรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ที่		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๓๐	๑๐.๘๗	๑๘๓	๖๖.๓๐	๖๓	๒๒.๘๓	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๘	๑๐.๔๔	๑๔๔	๗๒.๖๖	๔๔	๑๖.๘๕	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๘	๑๑.๓๓	๑๗๖	๖๘.๗๕	๕๑	๑๙.๙๒	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๗	๑๐.๘๐	๑๘๑	๗๒.๔๐	๔๒	๑๖.๘๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๑๑๔	๑๐.๘๗	๗๓๔	๖๘.๙๗	๒๐๑	๑๙.๑๖	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๖.๑ พิจารณาในกลุ่มอาชีพที่ ๑ จะเห็นได้ว่ามีผู้ที่เห็นว่าความสว่างภายในรถประจำทางอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้ว เป็นส่วนมากคิดเป็นร้อยละ ๖๖.๓๐ เห็นว่าควรมีการปรับปรุงอีก ร้อยละ ๒๒.๘๓ ที่เหลืออีกร้อยละ ๑๐.๘๗ เห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดีแล้ว ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ก็ให้ความเห็นเกี่ยวกับความสว่างภายในรถประจำทางว่าอยู่ในเกณฑ์ที่พอใช้ได้แล้วคิดเป็นร้อยละ ๗๒.๖๖ เห็นว่าควรที่จะมีการปรับปรุงร้อยละ ๑๖.๘๕ และเห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดีพอแล้วเพียงร้อยละ ๑๐.๔๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นเรื่องความสว่างภายในรถโดยสารประจำทางว่าอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้ร้อยละ ๖๘.๗๕ เห็นว่าควรปรับปรุงใหม่ร้อยละ ๑๙.๙๒ และเห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดีอีกร้อยละ ๑๑.๓๓ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีผู้ให้ความเห็นว่าความสว่างภายในของรถประจำทางอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้วคิดเป็นร้อยละ ๗๒.๔๐ เห็นว่าควรปรับปรุงอีกร้อยละ ๑๖.๘๐ และเห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดีพอแล้วอีกร้อยละ ๑๐.๘๐ ดังนั้น เมื่อพิจารณารวมทุกกลุ่มอาชีพแล้ว กล่าวได้ว่าส่วนใหญ่ร้อยละ ๖๘.๙๗ เห็นว่าความสว่างของรถประจำทางอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้ว ร้อยละ ๑๙.๑๖ เห็นว่าควรที่จะปรับปรุงให้ดีขึ้น และอีกร้อยละ ๑๐.๘๗ เห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดีพอแล้ว

ตารางที่ ๔๖.๒ แสดงการพิจารณาเรื่องความสว่างภายในรถประจำทาง (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๓๐	๒๖.๓๒	๑๘๓	๒๔.๙๓	๖๓	๓๑.๓๔
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๘	๒๔.๕๖	๑๙๔	๒๖.๔๓	๔๕	๒๒.๓๔
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๙	๒๕.๔๔	๑๗๖	๒๓.๙๘	๕๑	๒๕.๓๗
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๗	๒๓.๖๘	๑๘๑	๒๔.๖๖	๔๒	๒๐.๙๐
รวม	๑๑๔	๑๐๐.๐๐	๗๓๔	๑๐๐.๐๐	๒๐๑	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๖.๒ พิจารณาในกลุ่มที่แสดงความคิดเห็น กล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นว่าความสว่างของรถโดยสารประจำทางอยู่ในเกณฑ์ดีพอแล้วนั้น เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๓๒ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๕.๔๔ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๔.๕๖ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๓.๖๘ ตามลำดับ ส่วนในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าความสว่างของรถประจำทางอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้วนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๔๓ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๙๓ และร้อยละ ๒๔.๖๖ ตามลำดับ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ เพียงร้อยละ ๒๓.๙๘ สำหรับกลุ่มผู้ที่เห็นว่าควรมีการปรับปรุงเรื่องความสว่างของรถโดยสารประจำทางจะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๑.๓๔ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๕.๓๗ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ อีกร้อยละ ๒๒.๓๔ และร้อยละ ๒๐.๙๐ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า โดยทั่วไปแล้วความสว่างของรถโดยสารประจำทางจะอยู่ในขั้นที่พอใช้ได้แล้ว มีบางส่วนที่เห็นว่าควรปรับปรุง และบางส่วนก็เห็นว่าดีพอแล้ว ซึ่งความเห็นทั้งสองนี้ถือว่ามีจำนวนไม่มากนัก จึงคิดว่าส่วนใหญ่ความสว่างของรถประจำทางโดยทั่ว ๆ ไปอยู่ในสภาพที่พอจะใช้ได้แล้ว แต่ก็คงจะมีบางสิ่งที่จะควรได้รับการปรับปรุงบ้าง ดังนั้น ถ้ามีการปรับปรุงในเรื่องดวงไฟภายในรถประจำทางขึ้นอีกสักหน่อย ก็จะสามารถอยู่ในสภาพที่ใช้ได้หมดในโอกาสต่อไป

๔๗. จำแนกตามอาชีพและการมีป้ายบอกจุดผ่านติดไว้ภายในรถประจำทางสายต่าง ๆ

ตารางที่ ๔๗.๑ แสดงความเห็นเรื่องป้ายบอกจุดผ่านของรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	สมควรมี		ไม่จำเป็น		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๔๒	๘๗.๖๘	๓๔	๑๒.๓๒	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๒๖	๘๔.๖๔	๔๑	๑๕.๓๖	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๒๘	๘๕.๐๖	๒๘	๑๐.๙๔	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๐๙	๘๓.๖๐	๔๑	๑๖.๔๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๙๐๕	๘๖.๒๗	๑๔๔	๑๓.๗๓	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๗.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าการมีป้ายบอกจุดผ่านของรถสายนั้น ๆ ติดไว้ภายในรถประจำทางจะเป็นการสมควรอย่างยิ่งคิดเป็นร้อยละ ๘๗.๖๘ และเห็นว่าเป็นการไม่จำเป็นอีกร้อยละ ๑๒.๓๒ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ก็เห็นว่าสมควรมีป้ายบอกจุดผ่านของรถติดไว้ภายในรถประจำทางคิดเป็นร้อยละ ๘๔.๖๔ และเห็นว่าเป็นการไม่จำเป็นอีกร้อยละ ๑๕.๓๖ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ก็เห็นเช่นเดียวกันว่าเป็นการสมควรอย่างยิ่งที่จะมีป้ายบอกจุดผ่านของรถสายนั้น ๆ ติดไว้ภายในรถประจำทางคิดได้เป็นร้อยละ ๘๕.๐๖ และเห็นว่าเป็นการไม่จำเป็นอีกร้อยละ ๑๐.๙๔ สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๘๓.๖๐ เห็นสมควรให้มีป้ายบอกจุดผ่านติดไว้ภายในรถประจำทางสายนั้น ๆ และอีกร้อยละ ๑๖.๔๐ เห็นว่าเป็นการไม่จำเป็น ดังนั้น เมื่อพิจารณาทุกกลุ่มอาชีพแล้ว จะเห็นได้ว่าร้อยละ ๘๖.๒๗ ให้ความสำคัญเห็นว่าสมควรที่จะมีป้ายบอกจุดผ่านของรถประจำทางติดไว้ภายในรถสายนั้น ๆ ด้วย และที่เหลืออีกร้อยละ ๑๓.๗๓ เห็นว่าเป็นการไม่จำเป็นต้องมีป้ายนี้ติดไว้เลย



ตารางที่ ๔๗.๒ แสดงความคิดเห็นเรื่องป้ายบอกจุดผ่านของรถประจำทาง (ตามความเห็น)

อาชีพ	สมควรมี		ไม่จำเป็น	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๔๒	๒๖.๗๔	๓๔	๒๓.๖๑
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๒๖	๒๔.๙๗	๔๑	๒๘.๔๗
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๒๘	๒๕.๑๙	๒๘	๑๙.๔๔
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๐๙	๒๓.๐๙	๔๑	๒๘.๔๗
รวม	๙๐๕	๑๐๐.๐๐	๑๔๔	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๗.๒ พิจารณาจากการแสดงความคิดเห็น ปรากฏว่า ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าสมควรที่จะมีป้ายบอกจุดผ่านของรถติดไว้ภายในรถประจำทางสายนั้น ๆ ทุกกลุ่มอาชีพให้ความเห็นสนับสนุนกันมากโดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๗๔ กลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๕.๑๙ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ อีกร้อยละ ๒๔.๙๗ และร้อยละ ๒๓.๐๙ ตามลำดับ สำหรับในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าเป็นการไม่จำเป็นที่จะต้องมีป้ายบอกจุดผ่านของรถติดไว้ในรถประจำทางเลย จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๘.๔๗ จำนวนเท่า ๆ กัน รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ อีกร้อยละ ๒๓.๖๑ และน้อยที่สุดเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๑๙.๔๔ เท่านั้น

สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วคิดว่าการที่มีป้ายบอกจุดผ่านของรถติดไว้ภายในรถโดยสารประจำทางจะทำให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการ เพราะจะทำให้ผู้โดยสารที่ยังไม่เคยชินกับการใช้รถประจำทางสายนั้น สามารถที่จะทราบถึงเส้นทางที่รถสายนั้นจะวิ่งไปว่าผ่านจุดใดบ้าง มีเพียงบางส่วนเท่านั้นที่คิดว่าไม่จำเป็นที่จะต้องมีไว้ ดังนั้น คิดว่าเพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและเป็นการให้บริการที่ดี สมควรที่จะมีป้ายบอกจุดผ่านของรถสายนั้น ๆ ติดไว้ภายในรถประจำทางด้วย เพราะจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการในกรณีที่ต้องการจะรู้ถึงเส้นทางการเดินทางรถสายนั้น ๆ

๔๘. จำแนกตามอาชีพและการมีป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารติดไว้ภายในรถประจำทาง

ตารางที่ ๔๘.๑ แสดงความเห็นเรื่องป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารของรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	สมควรมี		ไม่จำเป็น		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๐๙	๗๕.๗๒	๖๗	๒๔.๒๘	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๑๑	๗๙.๐๓	๕๖	๒๐.๙๗	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๘๙	๗๓.๘๓	๖๗	๒๖.๑๗	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๐๕	๘๒.๐๐	๔๕	๑๘.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๘๑๔	๗๗.๖๐	๒๓๕	๒๒.๔๐	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๘.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นได้ว่ามีผู้ที่เห็นสมควรให้มีป้ายแสดงถึงอัตราค่าโดยสารของรถสายนั้น ๆ ติดไว้ภายในรถประจำทางคิดเป็นร้อยละ ๗๕.๗๒ และร้อยละ ๒๔.๒๘ เห็นว่าไม่จำเป็น ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ เห็นว่าป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารของรถสายนั้น ๆ สมควรที่จะมีติดไว้ภายในรถประจำทางสายนั้นด้วยคิดเป็นร้อยละ ๗๙.๐๓ และเห็นว่าจะต้องมีอีกร้อยละ ๒๐.๙๗ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นเกี่ยวกับป้ายแสดงถึงอัตราค่าโดยสารของรถประจำทางสายนั้น ๆ ว่าสมควรมีติดไว้ภายในรถสายนั้นด้วยคิดเป็นร้อยละ ๗๓.๘๓ และเห็นว่าจะต้องมีอีกร้อยละ ๒๖.๑๗ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ให้ความเห็นว่าสมควรที่จะมีป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารของรถสายนั้น ๆ ติดไว้ภายในรถด้วยคิดเป็นร้อยละ ๘๒.๐๐ และอีกร้อยละ ๑๘.๐๐ เห็นว่าจะต้องมีแสดงไว้ดังนั้น โดยส่วนรวมแล้วทุกกลุ่มอาชีพเห็นว่าจะต้องมีป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารของรถสายนั้นติดไว้ภายในรถประจำทางสายต่าง ๆ ด้วยคิดเป็นร้อยละ ๗๗.๖๐ และอีกร้อยละ ๒๒.๔๐ เห็นว่าไม่จำเป็นที่จะต้องมีการแสดงไว้เลย

ตารางที่ ๔๘.๒ ความเห็นเรื่องป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารของรถประจำทาง (ตามความเห็น)

อาชีพ	สมควรมี		ไม่จำเป็น	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๐๙	๒๕.๖๘	๖๗	๒๘.๕๑
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๑๑	๒๕.๙๒	๕๖	๒๓.๘๓
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๘๙	๒๓.๒๒	๖๗	๒๘.๕๑
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๐๕	๒๕.๑๘	๔๕	๑๙.๑๕
รวม	๘๑๔	๑๐๐.๐๐	๒๓๕	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๘.๒ พิจารณาการแสดงความเห็นแล้วจะเห็นได้ว่า ผู้ที่เห็นว่าสมควรที่จะมีป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารของรถสายนั้นติดไว้ภายในรถประจำทางด้วย จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพต่าง ๆ มีจำนวนที่ใกล้เคียงกันมาก โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๕.๙๒ และมีกลุ่มอาชีพที่ ๓ น้อยที่สุดร้อยละ ๒๓.๒๒ ส่วนในกลุ่มผู้ที่มีความเห็นว่าไม่จำเป็นต้องมีป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารติดไว้เลย เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๘.๕๑ เท่า ๆ กัน รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๘๓ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ อีกร้อยละ ๑๙.๑๕ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ทุกกลุ่มอาชีพเห็นว่า สมควรที่จะมีป้ายแสดงถึงอัตราค่าโดยสารของรถสายนั้น ๆ ติดไว้ภายในรถประจำทางสายนั้นด้วยเป็นส่วนใหญ่ โดยมีผู้ที่ไม่จำเป็นต้องมีเพียงบางส่วนเท่านั้นเท่าที่พิจารณาแล้วผู้ที่ตอบว่าไม่จำเป็นต้องมีป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารมักจะเป็นผู้ขึ้นรถประจำทางที่เก็บค่าโดยสารในอัตราเดียวเท่ากันหมดตลอดสาย จึงไม่มีปัญหาในเรื่องอัตราค่าโดยสาร และผู้ที่ตอบว่าสมควรที่จะมีป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารติดไว้ มักจะเป็นผู้ขึ้นรถประจำทางสายที่มีการเก็บค่าโดยสารหลายราคาหรือคิดตามระยะทางที่ใช้บริการ จึงเห็นสมควรให้ติดอัตราค่าโดยสารไว้ เพื่อเป็นการป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นได้จากการคิดอัตราค่าโดยสาร เพราะเกิดการถกเถียงกันอยู่เป็นประจำเกี่ยวกับเรื่องการเก็บค่าโดยสารระหว่างผู้ใช้บริการกับพนักงานเก็บค่าโดยสาร ดังนั้น คิดว่า

เพื่อเป็นการขจัดปัญหานี้ให้หมดไป สมควรมีป้ายแสดงอัตราค่าโดยสารของรถประจำทางสายนั้น ติดไว้ภายในรถโดยสารสายนั้น ๆ ด้วย

๔๘. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาถึงสภาพของรถประจำทางในปัจจุบัน

ตารางที่ ๔๘.๑ แสดงการพิจารณาสภาพของรถประจำทางในปัจจุบัน (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๗	๒.๕๔	๔๗	๓๕.๑๔	๑๗๒	๖๒.๓๒	๒๒๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๒	๔.๔๔	๘๖	๓๒.๒๑	๑๖๔	๖๓.๓๐	๒๖๒	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๐	๓.๔๑	๘๔	๓๔.๗๗	๑๕๗	๖๑.๓๓	๒๕๑	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๗	๒.๘๐	๘๐	๓๒.๐๐	๑๖๓	๖๕.๒๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๓๖	๓.๔๓	๓๕๒	๓๓.๕๖	๖๖๑	๖๓.๐๑	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๘.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ พิจารณาเกี่ยวกับสภาพของรถประจำทางว่าอยู่ในชั้นที่ควรจะปรับปรุงคิดเป็นร้อยละ ๖๒.๓๒ เห็นว่าอยู่ในชั้นที่พอใช้ได้แล้วร้อยละ ๓๕.๑๔ และเห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดีพอแล้วเพียงร้อยละ ๒.๕๔ เท่านั้น ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ให้ความเห็นเกี่ยวกับสภาพของรถโดยสารประจำทางว่าควรได้รับการปรับปรุงคิดเป็นร้อยละ ๖๓.๓๐ เห็นว่าอยู่ในชั้นพอใช้ร้อยละ ๓๒.๒๑ และร้อยละ ๔.๔๔ เห็นว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดีแล้ว ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นว่าสมควรที่จะมีการปรับปรุงสภาพของรถประจำทางคิดเป็นร้อยละ ๖๑.๓๓ เห็นว่าสภาพของรถประจำทางอยู่ในชั้นพอใช้แล้วอีกร้อยละ ๓๔.๗๗ และอีกร้อยละ ๓.๔๑ เห็นว่าสภาพดีแล้ว ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ให้ความเห็นว่าสภาพของรถโดยสารประจำทางอยู่ในสภาพที่ควรจะปรับปรุงคิดเป็นร้อยละ ๖๕.๒๐ คิดว่ามีสภาพที่พอใช้ได้แล้วร้อยละ ๓๒.๐๐ และคิดว่าอยู่ในสภาพที่ดีอีกร้อยละ ๒.๘๐ เท่านั้น เมื่อพิจารณารวมทุกกลุ่มอาชีพแล้วกล่าวได้ว่าส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ ๖๓.๐๑ เห็นว่าควรมีการปรับปรุงสภาพรถให้ดีขึ้นกว่าเดิม ร้อยละ ๓๓.๕๖ เห็นว่าสภาพรถอยู่ในชั้นที่พอใช้ได้แล้ว และมีเพียงร้อยละ ๓.๔๓ เท่านั้น ที่คิดว่าสภาพรถอยู่ในเกณฑ์ที่ดีพอแล้ว

ตารางที่ ๔๕.๒ แสดงการพิจารณาสภาพของรถประจำทาง (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	ดี		พอใช้		ควรปรับปรุง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๗	๑๙.๔๔	๔๗	๒๗.๕๖	๑๗๒	๒๖.๐๒
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๒	๓๓.๓๓	๘๖	๒๔.๔๓	๑๖๔	๒๕.๕๗
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๐	๒๗.๗๘	๘๙	๒๕.๒๘	๒๕๗	๒๓.๗๕
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๗	๑๙.๔๔	๘๐	๒๒.๗๓	๑๖๓	๒๔.๖๖
รวม	๓๖	๑๐๐.๐๐	๓๔๒	๑๐๐.๐๐	๖๖๑	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๕.๒ เมื่อพิจารณาความคิดเห็นแล้ว กล่าวได้ว่าในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าสภาพของรถโดยสารประจำทางอยู่ในสภาพที่ดีแล้ว เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๓.๓๓ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๗.๗๘ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๑๙.๔๔ จำนวนเท่า ๆ กัน สำหรับกลุ่มผู้ที่เห็นว่าสภาพของรถโดยสารประจำทางอยู่ในสภาพที่พอใช้นั้นจะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๕๖ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๒๘ และร้อยละ ๒๔.๔๓ ตามลำดับ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ เพียงร้อยละ ๒๒.๗๓ ส่วนในกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นว่าสภาพรถควรที่จะมีการปรับปรุงใหม่ เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๐๒ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๕.๕๗ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๔.๖๖ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ อีกร้อยละ ๒๓.๗๕ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า โดยทั่วไปแล้วส่วนใหญ่ทุกกลุ่มอาชีพจะเห็นว่าสภาพของรถโดยสารประจำทางควรที่จะมีการปรับปรุงให้ดีขึ้น มีบางส่วนเห็นว่าสภาพรถพอใช้ได้แล้ว และมีเพียงส่วนน้อยที่เห็นว่าสภาพรถอยู่ในขั้นที่ดีแล้ว แสดงให้เห็นว่า สภาพของรถประจำทางนั้นยังไม่ดีพอ ควรที่จะมีการปรับปรุงให้มีสภาพที่ดีขึ้น แต่จากการพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า ในขณะนี้รถโดยสารประจำทางรุ่นใหม่ ๆ ออกมาวิ่งอยู่ในเส้นทางต่าง ๆ แทนรถเก่าที่มีสภาพทรุดโทรมเป็นจำนวนมากขึ้นแล้ว แสดงว่าได้มีการปรับปรุงและคำนึงถึงสภาพของรถประจำทางแล้ว

๕๐. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาการจัดเก้าอี้นั่งภายในรถโดยสารประจำทางที่ออกใหม่
ตารางที่ ๕๐.๑ แสดงการพิจารณาการจัดเก้าอี้นั่งของรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เหมาะสมดีแล้ว		ควรจัดใหม่		ใช้แบบเดิม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๐๗	๓๘.๗๗	๑๐๑	๓๖.๕๔	๖๘	๒๔.๖๘	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๗๔	๒๗.๗๒	๘๒	๓๐.๗๑	๑๑๑	๔๑.๕๗	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๘๓	๓๒.๔๒	๗๗	๓๐.๐๘	๙๖	๓๗.๕๐	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๖๗	๒๖.๘๐	๕๗	๒๑.๘๐	๘๖	๓๔.๔๐	๒๑๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๓๓๑	๓๑.๕๕	๓๕๗	๓๔.๐๓	๓๖๑	๓๔.๔๑	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๐.๑ จะเห็นได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าการจัดเก้าอี้นั่งภายในรถโดยสารประจำทางที่ออกใหม่มีความเหมาะสมดีแล้วคิดเป็นร้อยละ ๓๘.๗๗ เห็นว่าควรที่จะจัดใหม่ให้ดีกว่านี้ร้อยละ ๓๖.๕๔ และเห็นว่าควรใช้แบบเดิมอีกร้อยละ ๒๔.๖๘ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ก็ให้ความเห็นว่าการจัดเก้าอี้นั่งภายในรถโดยสารประจำทางที่ออกใหม่นั้นไม่เหมาะสม ควรที่จะใช้แบบเดิมคิดเป็นร้อยละ ๔๑.๕๗ เห็นว่าควรที่จะจัดใหม่ให้ดีกว่านี้อีกร้อยละ ๓๐.๗๑ และคิดว่าเหมาะสมดีแล้วอีกร้อยละ ๒๗.๗๒ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ให้ความเห็นว่าการจัดเก้าอี้นั่งภายในรถโดยสารประจำทางควรจะใช้แบบเดิมดีกว่าคิดเป็นร้อยละ ๓๗.๕๐ เห็นว่าจัดแบบรถใหม่ที่ออกใหม่นั้นเหมาะสมดีแล้วอีกร้อยละ ๓๒.๔๒ และอีกร้อยละ ๓๐.๐๘ บอกว่าควรที่จะจัดใหม่ให้ดีกว่าเดิมที่เป็นอยู่ สำหรับกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ให้ความเห็นเกี่ยวกับการจัดที่นั่งภายในรถประจำทางที่ออกใหม่ว่าสมควรที่จะจัดใหม่ให้เหมาะสมกว่านี้คิดเป็นร้อยละ ๓๔.๘๐ เห็นควรให้ใช้แบบเดิมร้อยละ ๓๔.๔๐ และเห็นว่ามีความเหมาะสมดีแล้วอีกร้อยละ ๒๖.๘๐ ดังนั้น เมื่อพิจารณารวมทุกกลุ่มอาชีพแล้ว ความเห็นในเรื่องการจัดเก้าอี้นั่งภายในรถโดยสารประจำทางที่ออกใหม่นั้นแบ่งออกเป็น ๓ กลุ่มซึ่งมีจำนวนที่ใกล้เคียงกันมาก คือ เห็นว่าควรที่จะใช้การจัดแบบเดิมคิดเป็นร้อยละ ๓๔.๔๑ เห็นว่าควรที่จะจัดใหม่ให้เหมาะสมกว่านี้อีกร้อยละ ๓๔.๐๓ และเห็นว่าการจัดแบบใหม่เหมาะสมดีแล้วอีกร้อยละ ๓๑.๕๕ ตามลำดับ

ตารางที่ ๕๐.๒ แสดงการพิจารณาการจัดเก้าอี้นั่งของรถประจำทาง (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	เหมาะสมดีแล้ว		ควรจัดใหม่		ใช้แบบเดิม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๐๗	๓๒.๓๓	๑๐๑	๒๘.๒๔	๖๘	๑๘.๘๔
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๗๔	๒๒.๓๖	๘๒	๒๒.๔๗	๑๑๑	๓๐.๗๕
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๘๓	๒๕.๐๘	๗๗	๒๑.๕๗	๙๖	๒๖.๕๔
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๖๗	๒๐.๒๔	๙๗	๒๗.๑๗	๘๖	๒๓.๘๒
รวม	๓๓๑	๑๐๐.๐๐	๓๕๗	๑๐๐.๐๐	๓๖๑	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๐.๒ พิจารณาตามความคิดเห็นแล้ว กล่าวได้ว่าในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าการจัดเก้าอี้นั่งภายในรถโดยสารประจำทางที่ออกใหม่มีความเหมาะสมดีแล้ว จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๒.๓๓ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๕.๐๘ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๒.๓๖ และร้อยละ ๒๐.๒๔ ตามลำดับ ในกลุ่มผู้ที่คิดว่าการจัดเก้าอี้นั่งภายในรถโดยสารประจำทางที่ออกใหม่ไม่เหมาะสม สมควรที่จะจัดใหม่ให้ดีกว่านี้ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๘.๒๔ และร้อยละ ๒๗.๑๗ ตามลำดับ รองลงไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๒.๔๗ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ อีกร้อยละ ๒๑.๕๗ สำหรับกลุ่มผู้ที่คิดว่าการจัดเก้าอี้ภายในรถโดยสารประจำทางที่ออกใหม่ไม่เหมาะสมดีควรใช้แบบเดิมจะดีกว่านี้เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๐.๗๕ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๖.๕๔ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ อีกร้อยละ ๒๓.๘๒ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ เพียงร้อยละ ๑๘.๘๔ เท่านั้น

สรุปได้ว่า ความคิดเห็นในเรื่องการจัดเก้าอี้นั่งภายในรถโดยสารประจำทางนั้น จะแบ่งความคิดเห็นออกเป็นกลุ่มใหญ่ ๆ ได้ ๓ กลุ่ม คือ ส่วนหนึ่งเห็นว่าการจัดเก้าอี้นั่งภายในรถที่ออกใหม่เหมาะสมดีแล้ว อีกส่วนหนึ่งเห็นว่าการจัดเก้าอี้นั่งยังไม่เหมาะสม ควรที่จะจัดใหม่ให้ดีกว่านี้ และอีกส่วนหนึ่งก็เห็นว่าควรที่จะใช้วิธีจัดแบบเดิมจะดีกว่า ซึ่งความเห็นทั้ง ๓ กลุ่มนี้มีจำนวนที่ใกล้เคียงกันมาก ทั้งนี้แล้วแต่ความพอใจของแต่ละบุคคลในแต่ละกลุ่มอาชีพ แต่กล่าวได้ว่ากลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าการจัด

เก้าอี้นั่งแบบใหม่เหมาะสมดีแล้ว กลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ เห็นว่าควรจัดเก้าอี้นั่งแบบเดิม และกลุ่มอาชีพที่ ๔ เห็นว่าควรที่จะจัดใหม่ให้ดีกว่านี้ แต่จากการพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า การจัดเก้าอี้นั่งแบบเดิมนั้นจะมีจำนวนของผู้ที่ได้นั่งมากกว่าแบบใหม่ แต่การยืนและการขึ้นลงไม่สะดวกเท่าที่ควร ส่วนการจัดเก้าอี้แบบใหม่จะมีจำนวนผู้ที่ได้นั่งน้อยลง แต่การยืนและการขึ้นลงสะดวกขึ้น ดังนั้น คิดว่าการพิจารณาในเรื่องการจัดเก้าอี้นั่งภายในรถโดยสารประจำทางจะขึ้นอยู่กับความพอใจของแต่ละบุคคลมากกว่าสิ่งอื่น และขึ้นอยู่กับโอกาสของการใช้อีกด้วย

หมวด จ

อื่น ๆ

๕๑. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาเรื่องการสูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทาง
ตารางที่ ๕๑.๑ แสดงการพิจารณาถึงการสูบบุหรี่บนรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เหมาะสม		ไม่เหมาะสม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๐	๓.๖๒	๒๖๖	๙๖.๓๘	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๔	๑.๕๐	๒๖๓	๙๘.๕๐	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๔	๑.๕๖	๒๕๒	๙๘.๔๔	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๖	๒.๔๐	๒๔๔	๙๗.๖๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๒๔	๒.๒๙	๑๐๒๕	๙๗.๗๑	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๑.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ จะพิจารณาเห็นได้ว่าการสูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทางเป็นการไม่เหมาะสมถึงร้อยละ ๙๖.๓๘ ที่เหลือร้อยละ ๓.๖๒ ถือว่าเป็นการเหมาะสม ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ เห็นว่าการสูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทางเป็นการไม่เหมาะสมคิดเป็นร้อยละ ๙๘.๕๐ และเพียงร้อยละ ๑.๕๐ เห็นว่าเหมาะสม ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ถือว่าการสูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทางเป็นการเหมาะสมคิดเป็นร้อยละ ๑.๕๖ เท่านั้น ที่เหลืออีกร้อยละ ๙๘.๔๔ ถือว่าเป็นการไม่เหมาะสม ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๙๗.๖๐ เห็นว่าการสูบบุหรี่เป็นการไม่เหมาะสม และอีกร้อยละ ๒.๔๐ ถือว่าเหมาะสม ดังนั้น ถ้าพิจารณาทุกกลุ่มอาชีพแล้ว กล่าวได้ว่า การสูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทางเป็นการไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง เพราะมีผู้ที่เห็นว่าไม่เหมาะสมทั้งหมดถึงร้อยละ ๙๗.๗๑ โดยมีผู้ที่คิดว่าเป็นการเหมาะสมเพียงร้อยละ ๒.๒๙ เท่านั้น

ตารางที่ ๔๑.๒ แสดงการพิจารณาถึงการสูบบุหรี่บนรถประจำทาง (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	เหมาะสม		ไม่เหมาะสม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๐	๔๑.๖๗	๒๖๖	๒๕.๙๕
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๔	๑๖.๖๗	๒๖๓	๒๕.๖๖
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๔	๑๖.๖๗	๒๕๒	๒๔.๕๔
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๖	๒๕.๐๐	๒๔๔	๒๓.๘๐
รวม	๒๔	๑๐๐.๐๐	๑๐๒๕	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๑.๒ พิจารณาในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าการสูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทางเป็นการเหมาะสม ปรากฏว่า เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุด รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔, เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ ตามลำดับ โดยทุกกลุ่มอาชีพจะมีจำนวนผู้ที่ออกความเห็นว่าเป็นการเหมาะสมน้อยมาก ส่วนในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าการสูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทางเป็นการไม่เหมาะสมอย่างยั้งนั้น จะเห็นได้ว่า ทุกกลุ่มอาชีพให้ความเห็นพอ ๆ กัน และมีจำนวนที่ใกล้เคียงกันมาก โดยเรียงลำดับตั้งแต่มากไปหาน้อย คือ ตั้งแต่กลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุด รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒, กลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า การสูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทาง ส่วนใหญ่ถือว่าการไม่เหมาะสม มีบุคคลเพียงกลุ่มนิดเดียวเท่านั้นที่คิดว่าเหมาะสม ซึ่งเป็นการขัดกับความคิดเห็นส่วนใหญ่ เพราะส่วนมากคิดว่าการสูบบุหรี่เป็นการทำลายสุขภาพและเป็นการรบกวนผู้อื่น เนื่องจากควันบุหรี่จึงทำให้เกิดความรำคาญ เพราะทำให้อากาศภายในรถมีกลิ่นเหม็น และควันบุหรี่จะทำให้เกิดกลิ่นติดตามร่างกายและเสื้อผ้าอีกด้วย ดังนั้น ในเมื่อความคิดเห็นส่วนใหญ่ถือว่าการสูบบุหรี่เป็นการไม่เหมาะสมแล้วสมควรที่จะมีการออก เป็นกฎ หรือข้อบังคับขององค์การฯ เพื่อขอร้องและขอความร่วมมือจากพนักงานขององค์การฯ และผู้ใช้บริการให้คำนึงถึงประโยชน์ของส่วนรวมด้วย ซึ่งทั้งนี้จะต้องมีบทลงโทษแก่พนักงานขององค์การฯ ที่สูบบุหรี่ในระหว่างปฏิบัติงานด้วย สำหรับผู้ใช้บริการก็ใช้วิธีขอร้องให้ร่วมมือ

ด้วย แต่ถ้ายังไม่ได้รับความร่วมมือด้วยดี ก็สมควรที่องค์การฯ จะขอให้ทางราชการออกเป็นกฎหรือคำสั่งเพื่อใช้เป็นแนวปฏิบัติโดยทั่วกัน

๕๒. จำแนกตามอาชีพและความเห็น เรื่องการลงโทษผู้ที่สูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทาง
ตารางที่ ๕๒.๑ แสดงความเห็น เรื่องการลงโทษผู้ที่สูบบุหรี่บนรถประจำทาง (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	สมควร		ไม่สมควร		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๔๒	๘๗.๖๘	๓๔	๑๒.๓๒	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๔๑	๙๐.๒๖	๒๖	๙.๗๔	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๓๖	๙๒.๑๙	๒๐	๗.๘๑	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๓๔	๙๓.๖๐	๑๖	๖.๔๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๙๕๓	๙๐.๘๕	๙๖	๙.๑๕	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๒.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าสมควรที่จะมีการลงโทษแก่ผู้ที่สูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทางคิดเป็นร้อยละ ๘๗.๖๘ และมีผู้ที่ไม่สมควรมีการลงโทษเพียงร้อยละ ๑๒.๓๒ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๙๐.๒๖ เห็นว่าสมควรมีการลงโทษผู้ที่สูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทางเป็นอย่างยิ่ง และเห็นว่าไม่สมควรที่จะมีการลงโทษอีกร้อยละ ๙.๗๔ เท่านั้น ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๙๒.๑๙ เห็นสมควรให้มีการลงโทษแก่ผู้ที่สูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทาง และที่เหลืออีกร้อยละ ๗.๘๑ เห็นว่าไม่สมควรที่จะมีการลงโทษ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็ให้ความเห็นว่าเป็นการสมควรอย่างยิ่งที่จะมีการลงโทษแก่ผู้ที่สูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทางคิดเป็นร้อยละ ๙๓.๖๐ และอีกร้อยละ ๖.๔๐ เห็นว่าไม่สมควรมีการลงโทษ ดังนั้น เมื่อพิจารณารวมทุกกลุ่มอาชีพแล้ว กล่าวได้ว่า ร้อยละ ๙๐.๘๕ เห็นสมควรให้มีการลงโทษแก่ผู้ที่สูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทางอย่างจริงจัง และอีกร้อยละ ๙.๑๕ เท่านั้น ที่เห็นว่าไม่สมควรที่จะมีการลงโทษแก่ผู้ที่สูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ ๕๒.๒ แสดงความเห็น เรื่องการลงโทษผู้ที่สูบบุหรี่บนรถประจำทาง (ตามความเห็น)

อาชีพ	สมควร		ไม่สมควร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๔๒	๒๕.๓๔	๓๔	๓๕.๕๒
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๔๑	๒๕.๒๔	๒๖	๒๗.๐๘
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๓๖	๒๔.๗๖	๒๐	๒๐.๘๓
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๓๔	๒๔.๕๕	๑๖	๑๖.๖๗
รวม	๙๕๓	๑๐๐.๐๐	๙๖	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๒.๒ เมื่อพิจารณาจากความคิดเห็นแล้ว กล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่ให้ความเห็นว่า สมควรที่จะมีการลงโทษแก่ผู้ที่สูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทางนั้น ปรากฏว่า เป็นความคิดเห็นที่ส่วนใหญ่ทุกกลุ่มอาชีพมีจำนวนของผู้ที่เห็นด้วยอยู่ในอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกันมากจนเกือบจะเท่า ๆ กัน ส่วนในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าไม่สมควรที่จะมีการลงโทษแก่ผู้ที่สูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทาง จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๕.๕๒ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๗.๐๘ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๐.๘๓ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ เพียงร้อยละ ๑๖.๖๗ เท่านั้น

สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วทุกกลุ่มอาชีพเห็นสมควรให้มีการลงโทษแก่ผู้ที่สูบบุหรี่บนรถโดยสารประจำทางอย่างเข้มงวดและจริงจัง ในขณะที่มีเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่เห็นว่าไม่สมควรให้มีการลงโทษใด ๆ ทั้งสิ้น และจากการพิจารณาความเห็นของกลุ่มผู้ที่เห็นสมควรให้มีการลงโทษแล้ว ส่วนมากเห็นควรให้ใช้วิธีตักเตือนก่อน ถ้าไม่เชื่อหรือไม่ให้ความร่วมมือก็ให้ใช้วิธีการปรับเป็นเงินแทน พร้อมกันนั้นก็ให้ทางองค์การทำป้ายติดประกาศไว้ภายในรถโดยสารประจำทางด้วย นอกจากนี้ก็ควรที่จะขอความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายให้คอยช่วยดูแลในเรื่องนี้ด้วย เพื่อที่จะได้ใช้กฎหมายเป็นเครื่องบังคับต่อไป

๕๓. จำแนกตามอาชีพและการเคยใช้บริการของรถเมล์เล็ก (รถสองแถว)

ตารางที่ ๕๓.๑ แสดงการเคยใช้บริการของรถสองแถว (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เคย		ไม่เคย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๖๕	๙๖.๐๑	๑๑	๓.๙๙	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๕๖	๙๕.๘๘	๑๑	๔.๑๒	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๔๙	๙๗.๒๗	๗	๒.๗๓	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๔๓	๙๗.๒๐	๗	๒.๘๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๑๐๑๓	๙๖.๕๗	๓๖	๓.๔๓	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๓.๑ เมื่อพิจารณาในกลุ่มอาชีพต่าง ๆ กล่าวได้ว่าในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้ที่เคยใช้บริการของรถสองแถวมาแล้วถึงร้อยละ ๙๖.๐๑ และที่เหลืออีกร้อยละ ๓.๙๙ ยังไม่เคยใช้บริการเลย ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ก็มีผู้ที่เคยใช้บริการของรถสองแถวมาแล้วคิดเป็นร้อยละ ๙๕.๘๘ โดยที่มีผู้ยังไม่เคยใช้อีกร้อยละ ๔.๑๒ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๙๗.๒๗ กล่าวว่าเคยใช้บริการของรถสองแถวมาแล้ว และอีกร้อยละ ๒.๗๓ ยังไม่เคยใช้เลย ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็กล่าวเช่นกันว่าเคยใช้บริการของรถสองแถวมาแล้วคิดเป็นร้อยละ ๙๗.๒๐ ที่เหลืออีกร้อยละ ๒.๘๐ ยังไม่เคยใช้เลย ดังนั้น เมื่อพิจารณาเป็นส่วนรวมแล้วกล่าวได้ว่า มีผู้ที่เคยใช้บริการของรถสองแถวมาแล้วถึงร้อยละ ๙๖.๕๗ และมีเพียงร้อยละ ๓.๔๓ เท่านั้น ที่ยังไม่เคยใช้รถสองแถวเลย

ตารางที่ ๕๓.๒ แสดงการเคยใช้บริการของรถสองแถว (ตามการใช้)

อาชีพ	เคย		ไม่เคย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๖๕	๒๖.๑๖	๑๑	๓๐.๕๖
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๕๖	๒๕.๒๗	๑๑	๓๐.๕๖
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๔๔	๒๔.๕๘	๗	๑๙.๔๔
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๔๓	๒๓.๙๙	๗	๑๙.๔๔
รวม	๑๐๑๓	๑๐๐.๐๐	๓๖	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๓.๒ พิจารณาในกลุ่มผู้ที่เคยใช้บริการของรถสองแถวมาแล้ว กล่าวได้ว่า ทุกกลุ่มอาชีพจะมีผู้ที่ใช้บริการของรถสองแถวแล้วอยู่ในอัตราส่วนที่มีความใกล้เคียงกันมาก โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๑ เคยใช้มากที่สุด รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒, กลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ตามลำดับ สำหรับในกลุ่มผู้ที่ตอบว่ายังไม่เคยใช้บริการของรถสองแถวเลย จะมีจำนวนอัตราส่วนที่น้อยมากในทุกกลุ่มอาชีพ แต่ก้พิจารณาได้ว่ากลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ ยังไม่เคยใช้บริการมากที่สุด

สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วทุกกลุ่มอาชีพจะมีผู้ที่เคยใช้บริการของรถสองแถวมากที่สุด โดยมีเพียงส่วนน้อยประมาณ ๓.๔๓ เท่านั้น ที่ยังไม่เคยใช้บริการมาเลย แสดงว่า บริการของรถสองแถวเป็นที่รู้จักของผู้โดยสารมาแล้วมากพอสมควร ดังนั้น จะเห็นได้ว่ารถสองแถวสามารถแบ่งเบาภาระในการรับส่งผู้โดยสารไปได้จำนวนมากพอสมควร

๕๔. จำแนกตามอาชีพและการใช้รถสองแถวในปัจจุบัน

ตารางที่ ๕๔.๑ แสดงการใช้รถสองแถวในปัจจุบัน (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ใช้		ไม่ใช้		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๗๑	๖๑.๙๖	๑๐๕	๓๘.๐๔	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๖๐	๕๙.๙๓	๑๐๗	๔๐.๐๗	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๖๐	๖๒.๕๐	๙๖	๓๗.๕๐	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๕๘	๖๓.๒๐	๙๒	๓๖.๘๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๖๔๙	๖๑.๘๗	๔๐๐	๓๘.๑๓	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๔.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ กล่าวว่าปัจจุบันนี้ยังคงใช้บริการของรถสองแถวอยู่ คิดเป็นร้อยละ ๖๑.๙๖ และไม่ได้ใช้แล้วอีกร้อยละ ๓๘.๐๔ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีผู้ที่ยังคงใช้บริการของรถสองแถวอยู่ในปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ ๕๙.๙๓ และไม่ได้ใช้อีกแล้วคิดเป็นร้อยละ ๔๐.๐๗ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๖๒.๕๐ ยังคงใช้บริการของรถสองแถวอยู่ และอีกร้อยละ ๓๗.๕๐ ปัจจุบันนี้ไม่ได้ใช้แล้ว ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ กล่าวว่าในปัจจุบันยังคงใช้บริการของรถสองแถวอยู่คิดเป็นร้อยละ ๖๓.๒๐ และไม่ได้ใช้ต่อไปแล้วอีกร้อยละ ๓๖.๘๐ ดังนั้น เมื่อพิจารณาทุกกลุ่มอาชีพแล้วกล่าวได้ว่า ในปัจจุบันนี้ยังมีผู้ใช้บริการของรถสองแถวอยู่ยังคิดเป็นร้อยละ ๖๑.๘๗ และอีกร้อยละ ๓๘.๑๓ กล่าวว่าในปัจจุบันนี้ไม่ได้ใช้แล้ว

ตารางที่ ๔๔.๒ แสดงการใช้รถสองแถวในปัจจุบัน (ตามการใช้)

อาชีพ	ใช้		ไม่ใช้	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๗๑	๒๖.๓๔	๑๐๕	๒๖.๒๔
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๖๐	๒๔.๖๕	๑๐๗	๒๖.๗๕
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๖๐	๒๔.๖๕	๕๖	๒๔.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๕๔	๒๔.๓๕	๕๒	๒๓.๐๐
รวม	๖๔๕	๑๐๐.๐๐	๔๐๐	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๔.๒ พิจารณาจากกลุ่มที่กล่าวว่า ในปัจจุบันนี้ยังคงใช้บริการของรถสองแถวอยู่ จะเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๓๔ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ จำนวนเท่า ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๖๕ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ อีกร้อยละ ๒๔.๓๕ ตามลำดับ เมื่อพิจารณาในกลุ่มผู้ที่ตอบว่าในปัจจุบันนี้ไม่ได้ใช้บริการของรถสองแถวอีกต่อไปแล้ว จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๗๕ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑, กลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๖.๒๔, ร้อยละ ๒๔.๐๐ และร้อยละ ๒๓.๐๐ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ในปัจจุบันนี้ยังมีผู้ที่ยังคงใช้บริการของรถสองแถวอยู่อีกต่อไปมากกว่าจำนวนผู้ที่ไม่ได้ใช้บริการแล้ว แต่ถ้าพิจารณาร่วมกับตารางที่ ๔๓.๑ แล้ว จะเห็นได้ว่าแต่เดิมนั้นจะมีผู้ที่เคยใช้บริการของรถสองแถวมาแล้วถึงร้อยละ ๕๖.๕๗ แต่ในปัจจุบันนี้มีผู้ที่ยังคงใช้บริการอยู่อีกร้อยละ ๖๑.๔๗ เท่านั้น แสดงว่ามีแนวโน้มที่ลดลง และเมื่อพิจารณาในกลุ่มที่ตอบว่ายังคงใช้บริการอยู่นั้น จะมีผู้ที่ใช้อยู่เป็นประจำ และผู้ที่ใช้อย่างเป็นครั้งคราวหรือบางโอกาสรวมกันอยู่ ซึ่งถ้าสามารถแยกออกมาได้แล้วก็อาจจะทำให้จำนวนของผู้ที่ใช้เป็นประจำนั้นลดจำนวนลงไปอีก จึงทำให้แนวโน้มของการใช้ซึ่งลดลงไปด้วย และในผู้ที่ใช้อยู่เป็นประจำนั้นก็อาจจะรวมผู้ที่ต้องใช้บริการรถสองแถวจากที่พักออกมาสู่ย่านชุมนุมชนหรือถนนใหญ่ที่มีรถโดยสารประจำทางวิ่งอยู่ด้วย

๕๕. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาให้รถสองแถววิ่งต่อไปอีก

ตารางที่ ๕๕.๑ แสดงความเห็น เรื่องการให้รถสองแถววิ่งต่อไป (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	สมควรให้วิ่ง		ไม่สมควรให้วิ่ง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๖๕	๕๙.๗๘	๑๑๑	๔๐.๒๒	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๓๓	๕๙.๘๑	๑๓๔	๕๐.๑๙	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๕๒	๕๙.๓๘	๑๐๔	๔๐.๖๒	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๔๔	๕๗.๖๐	๑๐๖	๔๒.๔๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๕๙๔	๕๖.๖๓	๔๕๕	๔๓.๓๗	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๕.๑ โดยส่วนรวมแล้วกล่าวได้ว่า ส่วนใหญ่เห็นว่าสมควรที่จะให้รถสองแถววิ่งอยู่ต่อไปคิดเป็นร้อยละ ๕๖.๖๓ และมีผู้เห็นว่าสมควรที่จะให้เลิกวิ่งได้แล้วอีกร้อยละ ๔๓.๓๗ เมื่อพิจารณาในกลุ่มอาชีพต่าง ๆ แล้วจะเห็นว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้เห็นสมควรให้รถสองแถววิ่งอยู่ต่อไปคิดเป็นร้อยละ ๕๙.๗๘ และเห็นสมควรให้เลิกวิ่งอีกร้อยละ ๔๐.๒๒ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๕๐.๑๙ เห็นสมควรให้รถสองแถวเลิกวิ่งได้แล้ว และอีกร้อยละ ๔๙.๘๑ เห็นว่าสมควรให้วิ่งอยู่ต่อไป ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ก็เห็นว่าสมควรให้รถสองแถววิ่งอยู่ต่อไปคิดเป็นร้อยละ ๕๙.๓๘ และเห็นสมควรให้เลิกวิ่งได้แล้วอีกร้อยละ ๔๐.๖๒ ในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๕๗.๖๐ เห็นสมควรให้รถสองแถววิ่งอยู่ต่อไป และอีกร้อยละ ๔๒.๔๐ เห็นสมควรให้เลิกวิ่งได้แล้ว

ตารางที่ ๕๕.๒ แสดงความเห็นเรื่องการให้รถสองแถววิ่งต่อไป (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	สมควรให้วิ่ง		ไม่สมควรให้วิ่ง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๖๔	๒๗.๗๘	๑๑๑	๒๔.๔๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๓๓	๒๒.๓๘	๑๓๔	๒๙.๔๕
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๕๒	๒๕.๕๔	๑๐๔	๒๒.๘๖
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๔๔	๒๕.๒๔	๑๐๖	๒๓.๓๐
รวม	๕๙๔	๑๐๐.๐๐	๔๕๕	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๕.๒ พิจารณาในกลุ่มผู้ที่เห็นสมควรให้รถสองแถววิ่งอยู่ต่อไป จะเห็นได้ว่าเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๗๘ รองลงไปเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๕.๕๔ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ และกลุ่มอาชีพที่ ๒ อีกร้อยละ ๒๕.๒๔ และร้อยละ ๒๒.๓๘ ตามลำดับ สำหรับกลุ่มผู้ที่เห็นว่าสมควรที่จะให้รถสองแถวเลิกวิ่งได้แล้วนั้น จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๙.๔๕ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ ร้อยละ ๒๔.๔๐ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๓.๓๐ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ อีกร้อยละ ๒๒.๘๖ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ความเห็นที่ว่าสมควรให้รถสองแถววิ่งอยู่ต่อไปจะมีมากกว่าความเห็นที่ว่าสมควรจะให้เลิกวิ่งเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า กลุ่มอาชีพที่ ๑, กลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ส่วนใหญ่จะเห็นสมควรให้รถสองแถววิ่งอยู่ต่อไป แต่กลุ่มอาชีพที่ ๒ ความเห็นส่วนใหญ่เห็นว่าสมควรที่จะให้เลิกวิ่งได้แล้ว ที่เป็นเช่นนี้อาจจะเป็นเพราะว่า กลุ่มอาชีพที่ ๑, กลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีความจำเป็นที่จะต้องเร่งรีบให้ทันกับเวลาหรืออาจจะไม่ยอมเสียเวลาคอยรอนานเมื่อมีรถอะไรมาาก็จะใช้เดินทางได้ทันที ส่วนกลุ่มอาชีพที่ ๒ นั้นมีความจำเป็นที่จะต้องรีบเร่งน้อย เพราะเวลาทำงานช้ากว่ากิจการอื่น ๆ สามารถที่จะคอยขึ้นรถโดยสารประจำทางได้ จึงทำให้ความเห็นแตกต่างกันออกไป อย่างไรก็ตาม ความเห็นส่วนใหญ่เห็นว่าในปัจจุบันยังสมควรให้รถสองแถววิ่งอีกต่อไป ทั้งนี้เพราะว่า การให้บริการของรถโดยสารประจำทางไม่สามารถที่จะขนส่งผู้โดยสารได้หมดตามความต้องการใช้ของผู้ที่ใช้บริการ จึงทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องใช้บริการของรถสองแถวอยู่อีกต่อไป

๕๖. จำแนกตามอาชีพและการใช้รถสองแถวต่อไปหรือไม่ในกรณีที่รถประจำทางสามารถให้บริการได้เป็นอย่างดีแล้ว

ตารางที่ ๕๖.๑ แสดงการที่จะใช้รถสองแถวอยู่ต่อไปอีกหรือไม่ (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ใช้		ไม่ใช้		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๔๓	๑๕.๕๘	๒๓๓	๘๔.๔๒	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๓๓	๑๒.๓๖	๒๓๔	๘๗.๖๔	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๔๐	๑๕.๖๓	๒๑๖	๘๔.๓๘	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๓๖	๑๔.๔๐	๒๑๔	๘๕.๖๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๑๔๒	๑๔.๔๙	๘๙๗	๘๕.๕๑	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๖.๑ ในกรณีที่รถโดยสารประจำทางสามารถให้บริการได้เป็นอย่างดีแล้ว กลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าจะไม่ใช้บริการของรถสองแถวอีกต่อไปคิดเป็นร้อยละ ๘๔.๔๒ และเพียงร้อยละ ๑๕.๕๘ บอกว่าจะยังคงใช้รถสองแถวอยู่ต่อไป ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ บอกว่าจะไม่ใช้บริการของรถสองแถวอีกต่อไปคิดเป็นร้อยละ ๘๗.๖๔ และอีกร้อยละ ๑๒.๓๖ บอกว่าจะยังคงใช้อยู่ต่อไป ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ กล่าวว่าถ้าการให้บริการของรถโดยสารประจำทางดีขึ้นจะไม่ใช้บริการของรถสองแถวอีกต่อไปคิดเป็นร้อยละ ๘๔.๓๘ และอีกร้อยละ ๑๕.๖๓ บอกว่าจะใช้ต่อไป ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็เห็นว่าจะไม่ใช้บริการของรถสองแถวอีกต่อไป ถ้าการให้บริการของรถโดยสารประจำทางดีขึ้นคิดเป็นร้อยละ ๘๕.๖๐ และบอกว่าจะใช้อยู่อีกต่อไปคิดเป็นร้อยละ ๑๔.๔๐ ดังนั้น เมื่อพิจารณาทุกกลุ่มอาชีพแล้ว กล่าวได้ว่า ถ้าการให้บริการของรถโดยสารประจำทางดีแล้ว มีผู้เห็นว่าจะไม่ใช้บริการของรถสองแถวอีกต่อไป คิดได้เป็นร้อยละ ๘๕.๕๑ และมีเพียงร้อยละ ๑๔.๔๙ ที่จะยังคงใช้รถสองแถวอยู่ต่อไป

ตารางที่ ๕๖.๒ แสดงการที่จะใช้รถสองแถวอยู่ต่อไปอีกหรือไม่ (ตามการใช้)

อาชีพ	ใช่		ไม่ใช่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๔๓	๒๘.๒๔	๒๓๓	๒๕.๔๘
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๓๓	๒๑.๗๑	๒๓๔	๒๖.๐๔
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๔๐	๒๖.๓๒	๒๑๖	๒๔.๐๘
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๓๖	๒๓.๖๘	๒๑๔	๒๓.๘๖
รวม	๑๔๒	๑๐๐.๐๐	๘๙๗	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๖.๒ พิจารณาในกลุ่มผู้ที่ตอบว่า ถ้ารถโดยสารประจำทางสามารถให้บริการได้ดีแล้ว ก็จะมียังคงต้องใช้บริการของรถสองแถวอยู่ต่อไป จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๘.๒๔ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๖.๓๒ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๓.๖๘ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ ร้อยละ ๒๑.๗๑ ตามลำดับ ส่วนในกลุ่มผู้ที่ตอบว่า ถ้ารถโดยสารประจำทางสามารถให้บริการได้เป็นอย่างดีแล้ว จะเลิกใช้บริการของรถสองแถวเลยนั้น จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๐๔ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑, กลุ่มอาชีพที่ ๓ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ตามความเห็นของบุคคลทุกกลุ่มอาชีพแล้วเห็นว่า ถ้ารถโดยสารประจำทางสามารถให้บริการแก่ผู้โดยสารได้เป็นอย่างดีแล้ว ส่วนใหญ่จะไม่ใช้บริการของรถสองแถวอีกต่อไป ทั้งนี้จากการสอบถามต่างก็ให้ความเห็นว่า การใช้บริการของรถสองแถวนั้นเป็นการไม่ปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการเป็นอย่างยิ่ง อีกทั้งเป็นต้นเหตุแห่งการกระทำที่ผิดและละเมิดต่อกฎข้อบังคับของกฎหมายอีกด้วย ดังนั้น ถ้ารถโดยสารประจำทางสามารถที่จะให้บริการได้เป็นอย่างดีแล้ว บุคคลทั่ว ๆ ไปก็จะเลิกใช้บริการของรถสองแถวอีกต่อไป เป็นที่น่าสังเกตว่าในกลุ่มผู้ที่ตอบว่าจะยังคงใช้บริการของรถสองแถวต่อไปนั้น คงจะเป็นบุคคลที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการใช้รถสองแถวได้เลย เช่น บุคคลที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านจัดสรรต่าง ๆ ก็มีความจำเป็นที่จะต้องใช้รถสองแถวจากที่พัก เพื่อนั่งมาต่อรถโดยสารประจำทางอีกต่อหนึ่ง เป็นต้น

๕๗. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาเรื่องรถเมล์ ๒ ชั้น

ตารางที่ ๕๗.๑ แสดงการพิจารณาเรื่องรถเมล์ ๒ ชั้น (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๘๔	๖๘.๔๘	๘๗	๓๑.๕๒	๒๗๑	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๕๐	๕๖.๑๘	๑๑๗	๔๓.๘๒	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๕๖	๖๐.๙๔	๑๐๐	๓๙.๐๖	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๔๕	๕๘.๐๐	๑๐๕	๔๒.๐๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๖๔๐	๖๑.๐๑	๔๐๙	๓๘.๙๙	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๗.๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีความเห็น เรื่องการที่จะนำรถเมล์ ๒ ชั้นออกมาวิ่งรับส่งผู้โดยสารว่าเป็นการสมควรคิดเป็นร้อยละ ๖๘.๔๘ และร้อยละ ๓๑.๕๒ ไม่เห็นด้วย ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มีผู้เห็นด้วยกับการที่จะนำรถเมล์ ๒ ชั้นออกมาวิ่งรับส่งผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ ๕๖.๑๘ และมีผู้ไม่เห็นด้วยร้อยละ ๔๓.๘๒ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ก็เห็นด้วยกับการที่จะนำรถเมล์ ๒ ชั้นออกมาวิ่งรับส่งผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ ๖๐.๙๔ และมีผู้ไม่เห็นด้วยอีกร้อยละ ๓๙.๐๖ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ มีผู้เห็นด้วยกับการนำรถเมล์ ๒ ชั้นออกมาวิ่งรับส่งผู้โดยสารคิดได้เป็นร้อยละ ๕๘.๐๐ และมีผู้ไม่เห็นด้วยร้อยละ ๔๒.๐๐ ดังนั้น เมื่อพิจารณารวมทุกกลุ่มอาชีพแล้ว กล่าวได้ว่า มีผู้เห็นด้วยกับการนำรถเมล์ ๒ ชั้นออกมาวิ่งรับส่งผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ ๖๑.๐๑ และมีผู้ไม่เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ ๓๘.๙๙

ตารางที่ ๕๗.๒ แสดงการพิจารณาเรื่องรถเมล์ ๒ ชั้น (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	เห็นด้วย		ไม่เห็นด้วย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๑๘๙	๒๙.๕๓	๘๗	๒๑.๒๗
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๑๕๐	๒๓.๕๔	๑๑๗	๒๘.๖๑
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๕๖	๒๔.๓๘	๑๐๐	๒๕.๕๕
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๔๕	๒๒.๖๖	๑๐๕	๒๕.๖๗
รวม	๖๔๐	๑๐๐.๐๐	๔๐๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๗.๒ พิจารณาจากกลุ่มของความคิดเห็นจะเห็นได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่เห็นด้วยกับการที่จะนำรถเมล์ ๒ ชั้นออกมาวิ่งรับส่งผู้โดยสารจะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๙.๕๓ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๓๘ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๓.๕๔ และร้อยละ ๒๒.๖๖ ตามลำดับ ส่วนในกลุ่มผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการที่จะนำรถเมล์ ๒ ชั้นออกมาวิ่งรับส่งผู้โดยสาร ปรากฏว่าเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๘.๖๑ รองลงมาก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๖๗ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๕.๕๕ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ เพียงร้อยละ ๒๑.๒๗ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ถ้าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ นำรถเมล์ ๒ ชั้นออกมาวิ่งรับส่งผู้โดยสารก็จะเป็นที่สนใจและยอมรับของผู้ใช้บริการ เพราะจากความคิดเห็นส่วนใหญ่ก็เห็นด้วยกับโครงการนี้ มีเพียงส่วนน้อยที่ไม่เห็นด้วยกับการนำรถ ๒ ชั้นออกมาวิ่ง โดยให้เหตุผลว่า สภาพถนนในเมืองไทยยังไม่อำนวย นอกจากนี้ก็เห็นว่าตามถนนยังมีสายไฟและสิ่งกีดขวางอื่น ๆ ระเกะระกะไม่เป็นระเบียบซึ่งจะเป็นอุปสรรคในการวิ่งผ่านของรถที่มีความสูงเช่นรถเมล์ ๒ ชั้น แต่เชื่อว่า ถ้าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สามารถที่จะขจัดปัญหาต่าง ๆ ได้แล้วนำรถเมล์ ๒ ชั้นออกมาวิ่งรับส่งผู้โดยสาร ก็จะได้ผลดีเหมือนกับการที่นำรถโดยสารประจำทางปรับอากาศออกวิ่งรับส่งผู้โดยสาร และคิดว่าจะเป็นการลดความหนาแน่นของผู้โดยสาร แต่ทำให้สามารถที่จะขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้นอีกด้วย และอาจช่วยลดปัญหาด้านการจราจรได้อีกเช่นกัน

๕๘. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาให้รถโดยสารประจำทางวิ่งบนถนนลอยฟ้า (ทางด่วน)

ตารางที่ ๕๘.๑ แสดงการพิจารณาให้รถประจำทางวิ่งในถนนลอยฟ้า (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	สมควร		ไม่สมควร		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๓๑	๘๓.๗๐	๔๕	๑๖.๓๐	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๓๐	๘๖.๑๔	๓๗	๑๓.๘๖	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๒๕	๘๗.๘๙	๓๑	๑๒.๑๑	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๑๖	๘๖.๔๐	๓๔	๑๓.๖๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๙๐๒	๘๕.๙๙	๑๔๗	๑๔.๐๑	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๘.๑ พิจารณาในกลุ่มอาชีพที่ ๑ มีผู้ที่เห็นว่าเมื่อการทางพิเศษสร้างถนนลอยฟ้า (ทางด่วน) เสร็จ สมควรที่จะให้รถโดยสารประจำทางขึ้นไปวิ่งในเส้นทางนั้นด้วยคิดเป็นร้อยละ ๘๓.๗๐ และมีผู้ที่เห็นว่าไม่สมควรให้ขึ้นไปวิ่งอีกร้อยละ ๑๖.๓๐ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ เห็นว่าเมื่อการทางพิเศษสร้างทางด่วนเสร็จแล้วสมควรที่จะให้รถโดยสารประจำทางวิ่งในเส้นทางนั้นด้วยคิดเป็นร้อยละ ๘๖.๑๔ และอีกร้อยละ ๑๓.๘๖ เห็นว่าไม่สมควรให้วิ่ง ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๘๗.๘๙ เห็นสมควรให้รถโดยสารประจำทางวิ่งในถนนลอยฟ้า และอีกร้อยละ ๑๒.๑๑ เห็นว่าไม่สมควรที่จะขึ้นไปวิ่ง ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็เห็นว่าถ้าการทางพิเศษสร้างทางด่วนเสร็จสมควรให้รถโดยสารประจำทางขึ้นไปวิ่งด้วยคิดเป็นร้อยละ ๘๖.๔๐ และอีกร้อยละ ๑๓.๖๐ เห็นว่าไม่สมควรให้วิ่ง ดังนั้น เมื่อพิจารณารวมทุกกลุ่มอาชีพแล้ว จะเห็นได้ว่า เมื่อการทางพิเศษสร้างถนนลอยฟ้าเสร็จแล้ว สมควรให้รถโดยสารประจำทางเข้าไปวิ่งในเส้นทางนั้นด้วย คิดเป็นร้อยละ ๘๕.๙๙ และอีกร้อยละ ๑๔.๐๑ เห็นว่าไม่สมควรให้ขึ้นไปวิ่ง

ตารางที่ ๕๘.๒ แสดงการพิจารณาให้รถประจำทางวิ่งในถนนลอยฟ้า (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	สมควร		ไม่สมควร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๓๑	๒๕.๖๑	๔๔	๓๐.๖๑
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๓๐	๒๕.๕๐	๓๗	๒๕.๑๗
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๒๔	๒๔.๙๔	๓๑	๒๑.๐๔
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๑๖	๒๓.๙๔	๓๔	๒๓.๑๓
รวม	๙๐๒	๑๐๐.๐๐	๑๔๖	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๘.๒ พิจารณาจากความคิดเห็นกล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าถ้าการทางพิเศษสร้างถนนลอยฟ้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว สมควรที่จะให้มีรถโดยสารประจำทางเข้าไปวิ่งในเส้นทางนั้นด้วย ปรากฏว่าบุคคลทุกกลุ่มอาชีพให้ความเห็นกันเป็นส่วนใหญ่และมีอัตราส่วนที่มีความใกล้เคียงกันมาก ส่วนในกลุ่มผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการที่จะให้รถโดยสารประจำทางขึ้นไปวิ่งบนถนนลอยฟ้า นั้น จะเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๓๐.๖๑ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ คิดเป็นร้อยละ ๒๕.๑๗ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๔ ร้อยละ ๒๓.๑๓ และเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ อีกร้อยละ ๒๑.๐๔ ตามลำดับ

สรุปได้ว่า เมื่อการทางพิเศษสร้างถนนลอยฟ้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว ความคิดเห็นส่วนใหญ่เห็นว่าสมควรที่จะให้รถโดยสารประจำทางเข้าไปวิ่งในเส้นทางนั้นด้วย แต่ก็มีบุคคลบางส่วนที่ไม่เห็นด้วย โดยให้เหตุผลว่า เส้นทางนี้เป็นทางด่วน รถที่วิ่งจะต้องวิ่งด้วยความเร็ว แต่รถประจำทางวิ่งช้า จึงไม่เห็นสมควรให้วิ่งเพราะอาจจะไปกีดขวางรถอื่น ๆ ได้ ดังนั้น คิดว่าเมื่อถนนลอยฟ้าเสร็จ สมควรที่จะให้รถประจำทางเข้าไปวิ่งในเส้นทางนั้นด้วย เพราะจะช่วยทำให้เสียเวลาในการเดินทางน้อยลง และไปถึงจุดหมายได้เร็วขึ้น ซึ่งอาจจะทำให้การหมุนเวียนของรถโดยสารประจำทางดีขึ้นด้วย และสามารถให้บริการผู้ใช้บริการได้รวดเร็วทันต่อเวลา

๕๕. จำแนกตามอาชีพและความคิดเห็นเกี่ยวกับการคิดอัตราค่าโดยสารในราคาพิเศษ

ตารางที่ ๕๕.๑ แสดงความเห็นเกี่ยวกับเรื่องอัตราค่าโดยสารที่พิเศษกว่าปกติ (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	ยินดี		ไม่ยินดี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๐๒	๗๓.๑๕	๗๔	๒๖.๘๑	๒๗๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๐๔	๗๖.๔๐	๖๓	๒๓.๖๐	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๘๘	๗๓.๔๔	๖๘	๒๖.๕๖	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๗๓	๖๕.๒๐	๙๗	๓๐.๘๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๗๖๗	๗๓.๑๒	๒๘๒	๒๖.๘๘	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๕๕.๑ ในกรณีที่รถโดยสารประจำทางได้ขึ้นไปวิ่งบนถนนลอยฟ้าแล้ว การคิดอัตราค่าโดยสารอาจจะต้องคิดในอัตราที่พิเศษกว่าปกติที่เป็นอยู่ เพราะการใช้เส้นทางด่วนจะต้องเสียค่าผ่านทางด้วย เมื่อสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มอาชีพต่าง ๆ ถึงการคิดอัตราค่าโดยสารที่พิเศษกว่าปกติแล้ว กล่าวได้ว่า ในกลุ่มอาชีพที่ ๑ ตอบว่ายินดีที่จะจ่ายค่าโดยสารในราคาพิเศษคิดเป็นร้อยละ ๗๓.๑๕ และร้อยละ ๒๖.๘๑ ตอบว่าไม่ยินดีที่จะจ่าย ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ กล่าวว่ายินดีที่จะจ่ายค่าโดยสารในราคาพิเศษกว่าปกติคิดเป็นร้อยละ ๗๖.๔๐ และตอบว่าไม่ยินดีจ่ายร้อยละ ๒๓.๖๐ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๗๓.๔๔ ยินดีจ่ายค่าโดยสารในราคาพิเศษกว่าปกติ และไม่ยินดีที่จะจ่ายอีกร้อยละ ๒๖.๕๖ ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ เห็นว่าถ้าเก็บค่าโดยสารในราคาพิเศษกว่าปกติก็ยินดีที่จะจ่ายคิดเป็นร้อยละ ๖๕.๒๐ และร้อยละ ๓๐.๘๐ ตอบว่าไม่ยินดีที่จะจ่าย ดังนั้น เมื่อพิจารณารวมทุกกลุ่มอาชีพแล้ว กล่าวได้ว่า ถ้ารถโดยสารประจำทางเข้าไปวิ่งในเส้นทางถนนลอยฟ้าแล้ว และเก็บค่าโดยสารในราคาพิเศษกว่าราคาปกติจะมีผู้ที่ยินดีจ่ายค่าโดยสารในอัตราพิเศษนี้คิดเป็นร้อยละ ๗๓.๑๒ และอีกร้อยละ ๒๖.๘๘ ตอบว่าไม่ยินดีที่จะจ่ายในอัตราพิเศษ

ตารางที่ ๔๔.๒ แสดงความเห็นเรื่องอัตราค่าโดยสารที่พิเศษกว่าปกติ (ตามความคิดเห็น)

อาชีพ	ยินดี		ไม่ยินดี	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๐๒	๒๖.๓๔	๗๔	๒๖.๒๔
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๐๔	๒๖.๖๐	๖๓	๒๒.๓๔
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๑๘๘	๒๔.๕๑	๖๘	๒๔.๑๑
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๑๗๓	๒๒.๕๖	๗๗	๒๗.๓๐
รวม	๗๖๗	๑๐๐.๐๐	๒๘๒	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๔๔.๒ พิจารณาจากการตอบแล้ว กล่าวได้ว่า ถ้ารถโดยสารประจำทางที่วิ่งในถนนลอยฟ้าจะเก็บค่าโดยสารในราคาพิเศษกว่าปกติแล้ว ในกลุ่มผู้ที่ตอบว่ายินดีที่จะจ่ายค่าโดยสารในราคาพิเศษนั้น เป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๖.๖๐ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๖.๓๔ และร้อยละ ๒๔.๕๑ ตามลำดับ โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๔ น้อยที่สุดเพียงร้อยละ ๒๒.๕๖ เท่านั้น ในกลุ่มผู้ที่ตอบว่าไม่ยินดีจ่ายค่าโดยสารในราคาพิเศษ จะเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๔ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๓๐ และเป็นบุคคลในกลุ่มอาชีพที่ ๒ น้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ ๒๒.๓๔ เท่านั้น

สรุปได้ว่า จากตารางทั้งสองกล่าวได้ว่า ส่วนใหญ่แล้ว บุคคลทุกกลุ่มอาชีพก็ยินดีที่จะจ่ายค่าโดยสารในราคาพิเศษ สำหรับรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในเส้นทางถนนลอยฟ้า ทั้งนี้ก็เพราะคาดว่าอาจจะทำให้การเดินทางไปถึงจุดหมายได้รวดเร็วขึ้น ไม่ต้องเสียเวลากับการหยุดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสารเหมือนรถประจำทางที่วิ่งอยู่ในถนนธรรมดาทั่ว ๆ ไป จึงเป็นการประหยัดเวลาในการเดินทาง ดังนั้นเป็นไปได้ว่า ถ้าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เปิดเส้นทางเดินรถประจำทางในถนนลอยฟ้าแล้ว ทางองค์การฯ สามารถที่จะคิดอัตราค่าโดยสารสำหรับผู้ที่ใช้บริการในเส้นทางนี้ ในราคาพิเศษกว่าปกติได้ โดยที่ความเห็นส่วนใหญ่ก็มีความยินดีที่จะจ่ายให้อยู่แล้ว เพราะเป็นการแลกเปลี่ยนกับความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางของผู้ใช้บริการด้วย

๖๐. จำแนกตามอาชีพและการพิจารณาการขยายเส้นทางรถให้กว้างออกไป

ตารางที่ ๖๐.๑ การพิจารณาการขยายเส้นทางรถ (ตามกลุ่มอาชีพ)

อาชีพ	สมควร		ไม่สมควร		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๔๔	๔๓.๘๔	๑๗	๖.๑๖	๒๖๑	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๔๐	๘๔.๘๔	๒๗	๑๐.๑๑	๒๖๗	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๓๕	๔๑.๘๐	๒๑	๘.๒๐	๒๕๖	๑๐๐.๐๐
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๓๓	๔๓.๒๐	๑๗	๖.๘๐	๒๕๐	๑๐๐.๐๐
รวม	๙๖๗	๔๒.๑๘	๘๒	๗.๘๒	๑๐๔๙	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๖๐.๑ เมื่อสอบถามถึงความเห็นจากกลุ่มอาชีพต่าง ๆ ว่าควรที่จะขยายเส้นทางรถให้กว้างออกไปอีกหรือไม่ ได้รับความความคิดเห็นว่าในกลุ่มอาชีพที่ ๑ เห็นว่าสมควรที่จะมีการขยายเส้นทางออกไปอีกร้อยละ ๔๓.๘๔ และเห็นว่ายังไม่สมควรร้อยละ ๖.๑๖ ในกลุ่มอาชีพที่ ๒ เห็นสมควรให้มีการขยายเส้นทางออกไปอีกคิดเป็นร้อยละ ๘๔.๘๔ และเห็นว่ายังไม่สมควรขยายเส้นทางร้อยละ ๑๐.๑๑ ในกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๔๑.๘๐ เห็นว่าควรที่จะขยายเส้นทางรถออกไป และอีกร้อยละ ๘.๒๐ เห็นว่าไม่สมควร ส่วนในกลุ่มอาชีพที่ ๔ ก็เห็นว่าสมควรที่จะขยายเส้นทางรถออกไปอีก คิดเป็นร้อยละ ๔๓.๒๐ และเห็นว่ายังไม่สมควรอีกร้อยละ ๖.๘๐ ดังนั้น เมื่อพิจารณาแล้ว กล่าวได้ว่า บุคคลส่วนใหญ่เห็นว่า ควรที่จะมีการขยายเส้นทางรถให้กว้างออกไปอีกคิดเป็นร้อยละ ๔๒.๑๘ และเห็นว่ายังไม่สมควรที่จะขยายออกไปอีกร้อยละ ๗.๘๒

ตารางที่ ๖๐.๒ แสดงการพิจารณาการขยายเส้นทางรถ (ตามการพิจารณา)

อาชีพ	สมควร		ไม่สมควร	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลุ่มอาชีพที่ ๑	๒๔๔	๒๖.๗๘	๑๗	๒๐.๗๓
กลุ่มอาชีพที่ ๒	๒๔๐	๒๕.๘๒	๒๗	๓๒.๔๓
กลุ่มอาชีพที่ ๓	๒๓๕	๒๕.๓๐	๒๑	๒๕.๖๑
กลุ่มอาชีพที่ ๔	๒๓๓	๒๕.๑๐	๑๗	๒๐.๗๓
รวม	๙๖๗	๑๐๐.๐๐	๘๒	๑๐๐.๐๐

จากตารางที่ ๖๐.๒ พิจารณาแล้วกล่าวได้ว่า ในกลุ่มผู้ที่เห็นว่าควรจะมีการขยายเส้นทางรถให้กว้างออกไปอีก ปรากฏว่า ทุกกลุ่มอาชีพให้ความเห็นเรื่องนี้มีจำนวนมากพอ ๆ กัน โดยมีกลุ่มอาชีพที่ ๑ ให้ความเห็นมากที่สุด และกลุ่มอาชีพต่าง ๆ ก็ลดหลั่นกันลงมาตามลำดับ ส่วนในกลุ่มผู้ที่ตอบว่า ยังไม่สมควรที่จะมีการขยายเส้นทางรถให้กว้างออกไป จะเป็นกลุ่มอาชีพที่ ๒ มากที่สุดคิดได้เป็นร้อยละ ๓๒.๔๓ รองลงไปก็เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๓ ร้อยละ ๒๕.๖๑ เป็นกลุ่มอาชีพที่ ๑ และกลุ่มอาชีพที่ ๔ คิดเป็นร้อยละ ๒๐.๗๓ เท่า ๆ กัน ตามลำดับ

สรุปได้ว่า ตามความคิดเห็นส่วนใหญ่แล้วเห็นสมควรให้มีการขยายเส้นทางรถให้กว้างออกไปอีก โดยมีผู้ที่ยังไม่สมควรขยายเส้นทางออกไปในขณะนี้เพียงบางส่วนเท่านั้น โดยมีเหตุผลที่ว่า ควรที่จะปรับปรุงเส้นทางที่มีอยู่ในปัจจุบันนี้ให้บริการได้เพียงพอและเรียบร้อยเสียก่อน จึงค่อยคิดที่จะขยายให้กว้างออกไป อย่างไรก็ตาม ความเห็นส่วนใหญ่ที่ต้องการให้มีการขยายเส้นทางรถให้กว้างออกไปนั้น ก็ให้เหตุผลว่า ปัจจุบันนี้ความเจริญได้ขยายตัวออกไปมาก สมควรที่จะขยายเส้นทางรถให้กว้างออกไปตามการขยายตัวของเมืองด้วย ดังนั้น คิดว่าปัญหานี้คงจะได้รับการปรับปรุงให้เป็นไปตามความต้องการของผู้ใช้บริการส่วนมาก เพราะขณะนี้ก็มีเส้นทางรถสายใหม่ ๆ เกิดขึ้นอีกหลายสาย และแต่ละสายก็วิ่งมาจากย่านชานเมืองแทบทั้งสิ้น แสดงว่า ทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพก็คิดที่จะมีการขยายเส้นทางรถให้กว้างออกไป เพื่อให้ทันต่อการขยายตัวของแหล่งชุมชนและให้เพียงพอแก่ความต้องการของผู้ใช้บริการ