



ภาคผนวก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคผนวก ก

แบบสอบถามผู้ประกอบการ ผู้โดยสาร และผู้ใช้รถประเภทอื่น
ภายในแนวเส้นทางในพื้นที่ศึกษา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

แบบสำรวจชุดที่ 1

แบบสำรวจข้อมูลทั่วไปและโครงสร้างต้นทุนการเดินรถด้วยรถโดยสารประจำทางของผู้ประกอบการ

1. ข้อมูลทั่วไปสำหรับการให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางของผู้ประกอบการ

- 1.1 ชื่อบริษัท.....
- 1.2 ประเภทของรถ.....
- 1.3 เส้นทางประกอบการเดินรถ/ระยะทาง.....
- 1.4 จำนวนรถที่มีให้บริการทั้งหมด.....
- 1.5 ราคาเฉลี่ยของรถ/ยี่ห้อ/รุ่น/อายุการใช้งาน.....
- 1.6 ความถี่ของจำนวนรถในการให้บริการ.....
- 1.7 ระยะเวลาเฉลี่ยของรถที่ใช้ในการเดินทางจากสถานีต้นทางไปยังสถานีปลายทาง.....
- 1.8 ระยะเวลาในการเริ่มให้บริการและเวลาสิ้นสุดในการให้บริการ.....
- 1.9 ความจุผู้โดยสาร/คัน.....
- 1.10 อัตราค่าโดยสารต่อคนต่อเที่ยว.....
- 1.11 จำนวนเที่ยวเดินรถ (ไป-กลับ) ที่รถแต่ละคันวิ่งให้บริการต่อวัน.....
- 1.12 จำนวนกิโลเมตรเฉลี่ยที่วิ่งให้บริการต่อวันของรถแต่ละคัน.....
- 1.13 จำนวนวันโดยเฉลี่ยที่ให้บริการของรถแต่ละคันในระยะเวลา 1 ปี.....

2. ข้อมูลรายได้และค่าใช้จ่ายในการประกอบการเดินรถของผู้ประกอบการ

| รายได้/ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน | มูลค่า (บาท/เดือน/ปี) |
|--|-----------------------|
| -รายได้ | |
| รายได้จากค่าโดยสาร | |
| รายได้อื่นๆ เช่น ค่าโฆษณา รับฝากสิ่งของ | |
| -ต้นทุนเดินรถที่สำคัญ | |
| เงินเดือนพนักงานขับรถ | |
| ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง | |
| ค่าน้ำมันหล่อลื่น | |
| ค่ายางรถยนต์ | |
| ค่าซ่อมบำรุงรักษารถ | |
| ค่าใช้จ่ายสิ้นเปลืองอื่นๆ | |
| -ค่าใช้จ่ายจากการบริหารจัดการสำนักงาน | |
| เงินเดือนพนักงาน(ไม่รวมพนักงานขับรถ) | |
| อุปกรณ์สำนักงาน | |
| ค่าไฟฟ้า/น้ำประปา/ค่าติดต่อดูเอกสาร | |
| ค่าธรรมเนียมประกันภัย | |
| ค่าสิทธิการเข้าร่วมเดินรถ/ค่าคิว | |
| ค่าดอกเบี้ยการกู้ยืมเงินเพื่อใช้ซื้อรถ | |
| ค่าเช่าอาคารสถานที่ | |
| ค่าเช่าที่จอดรถ | |
| ค่าใช้จ่ายขนส่ง | |
| -ค่าเสื่อมสภาพของรถ | |

แบบสำรวจชุดที่ 2

แบบสำรวจข้อมูลทั่วไปและความสามารถที่จะจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1.1 เพศ ชาย หญิง

1.2 อายุ.....ปี

1.3 ระดับการศึกษาสูงสุด

ประถมศึกษา มัธยมศึกษา อนุปริญญา

ปริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี

1.4 อาชีพ

รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ เกษตรกรรม ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว บริษัทเอกชน

รับจ้าง นักเรียน/นักศึกษา อื่นๆ โปรดระบุ.....

1.5 รายได้เฉลี่ยของท่านต่อเดือน ประมาณ.....บาท

2. ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางของท่าน

2.1 ประเภทรถที่ท่านมี (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

รถยนต์ส่วนบุคคล (รถเก๋ง.....คัน) รถยนต์ส่วนบุคคล (รถปิกอัพ.....คัน)

รถจักรยานยนต์ (จำนวน.....คัน)

2.2 วัตถุประสงค์ของการเดินทางในครั้งนี้

ทำงาน ทำธุระส่วนตัว ท่องเที่ยว อื่นๆ โปรดระบุ.....

2.3 โดยเฉลี่ยท่านเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางบ่อยขนาดไหน

- ทุกวัน มากกว่า 5 ครั้ง/สัปดาห์ 2-5 ครั้ง/สัปดาห์ 1 ครั้ง/สัปดาห์
 1-3 ครั้ง/เดือน 2-3เดือน/ครั้ง 4-6 เดือน/ครั้ง 1 ครั้ง/ปี

3. ข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถที่จะจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสาร อ.เมืองตาก - อ.แม่สอด หรือ อ.แม่สอด - อ.เมืองตาก

| ความสามารถที่จะจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสาร | อัตราค่าโดยสาร (บาท) | อัตราค่าโดยสารที่กำหนดโดยคณะกรรมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเมื่อปี พ.ศ.2551 |
|--|----------------------|---|
| อัตราค่าโดยสารต่ำสุดที่ท่านจะจ่าย | | ปัจจุบันราคาค่าโดยสารคือ 78 บาท ระยะทาง 100 กิโลเมตร |
| อัตราค่าโดยสารที่ท่านคิดว่าเหมาะสม(สมเหตุสมผล) | | |
| อัตราค่าโดยสารที่ท่านคิดว่ามีราคาแพง (แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | | |
| อัตราค่าโดยสารที่ท่านคิดว่ามีราคาแพง (ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) | | |

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
 Copyright© by Chiang Mai University
 All rights reserved

แบบสำรวจชุดที่ 3

แบบสำรวจข้อมูลทั่วไปและความสามารถที่จะจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่น
ภายในแนวเส้นทาง

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1.1 เพศ ชาย หญิง

1.2 อายุ.....ปี

1.3 ระดับการศึกษาสูงสุด

ประถมศึกษา มัธยมศึกษา อนุปริญญา

ปริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี

1.4 อาชีพ

รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ เกษตรกรรม ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว บริษัทเอกชน

รับจ้าง นักเรียน/นักศึกษา อื่นๆโปรดระบุ.....

1.5 รายได้เฉลี่ยของท่านต่อเดือน ประมาณ.....บาท

2. ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางของท่าน

2.1 ประเภทรถที่ท่านมี (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

รถยนต์ส่วนบุคคล (รถเก๋ง.....คัน) รถยนต์ส่วนบุคคล (รถปิกอัพ.....คัน)

รถจักรยานยนต์ (จำนวน.....คัน)

2.2 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ทำงาน ทำธุระส่วนตัว ท่องเที่ยว อื่นๆโปรดระบุ.....

2.3 โดยเฉลี่ยท่านเดินทางจาก อ.เมืองตาก – อ.แม่สอด หรือ อ.แม่สอด - อ.เมืองตาก บ่อยขนาดไหน

ทุกวัน มากกว่า 5 ครั้ง/สัปดาห์ 2-5 ครั้ง/สัปดาห์ 1ครั้ง/สัปดาห์

1-3 ครั้ง/เดือน 2-3เดือน/ครั้ง 4-6 เดือน/ครั้ง 1 ครั้ง/ปี

3.ข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถที่จะจ่ายได้อัตราค่าโดยสาร อ.เมืองตาก – อ.แม่สอด หรือ อ.แม่สอด-อ.เมืองตาก

| ความสามารถที่จะจ่ายได้อัตราค่าโดยสาร | อัตราค่าโดยสาร (บาท) | อัตราค่าโดยสารที่กำหนดโดยคณะกรรมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเมื่อปี พ.ศ.2551 |
|--|----------------------|---|
| อัตราค่าโดยสารต่ำสุดที่ท่านจะจ่าย | | ปัจจุบันราคาค่าโดยสารคือ 78 บาท ระยะทาง 100 กิโลเมตร |
| อัตราค่าโดยสารที่ท่านคิดว่าเหมาะสม(สมเหตุสมผล) | | |
| อัตราค่าโดยสารที่ท่านคิดว่ามีราคาแพง (แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | | |
| อัตราค่าโดยสารที่ท่านคิดว่ามีราคาแพง (ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) | | |

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคผนวก ข

ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร
และผู้โดยสารประเภทอื่นภายในแนวเส้นทางในพื้นที่ศึกษา



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตาราง ข-1 ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 1 | 80 | 100 | 150 | 200 |
| 2 | 50 | 78 | 80 | 85 |
| 3 | 120 | 150 | 180 | 200 |
| 4 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 5 | 60 | 80 | 100 | 120 |
| 6 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 7 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 8 | 50 | 78 | 100 | 120 |
| 9 | 78 | 100 | 150 | 200 |
| 10 | 75 | 90 | 95 | 110 |
| 11 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 12 | 60 | 80 | 100 | 120 |
| 13 | 60 | 70 | 90 | 100 |
| 14 | 60 | 70 | 80 | 90 |
| 15 | 60 | 78 | 85 | 90 |
| 16 | 50 | 78 | 100 | 110 |
| 17 | 45 | 78 | 90 | 120 |
| 18 | 60 | 78 | 90 | 95 |
| 19 | 60 | 78 | 85 | 100 |
| 20 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 21 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 22 | 50 | 60 | 100 | 200 |
| 23 | 58 | 78 | 130 | 250 |
| 24 | 70 | 80 | 90 | 100 |
| 25 | 70 | 78 | 100 | 130 |
| 26 | 50 | 80 | 120 | 150 |
| 27 | 75 | 78 | 85 | 95 |
| 28 | 60 | 70 | 90 | 100 |
| 29 | 60 | 70 | 90 | 100 |
| 30 | 56 | 78 | 80 | 90 |
| 31 | 70 | 80 | 100 | 150 |

ตาราง ข-1(ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้อัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร จำนวน 400

ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 32 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 33 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 34 | 78 | 90 | 100 | 120 |
| 35 | 65 | 70 | 78 | 100 |
| 36 | 50 | 60 | 78 | 125 |
| 37 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 38 | 75 | 78 | 80 | 100 |
| 39 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 40 | 75 | 90 | 95 | 100 |
| 41 | 70 | 78 | 85 | 120 |
| 42 | 78 | 78 | 100 | 100 |
| 43 | 70 | 75 | 80 | 100 |
| 44 | 60 | 70 | 100 | 120 |
| 45 | 60 | 70 | 80 | 100 |
| 46 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 47 | 50 | 80 | 100 | 150 |
| 48 | 78 | 90 | 100 | 150 |
| 49 | 50 | 78 | 100 | 150 |
| 50 | 70 | 78 | 80 | 81 |
| 51 | 65 | 70 | 75 | 100 |
| 52 | 60 | 78 | 90 | 110 |
| 53 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 54 | 50 | 55 | 60 | 100 |
| 55 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 56 | 90 | 100 | 120 | 150 |
| 57 | 60 | 78 | 80 | 120 |
| 58 | 78 | 90 | 100 | 120 |
| 59 | 70 | 78 | 85 | 100 |
| 60 | 70 | 75 | 78 | 85 |
| 61 | 78 | 100 | 150 | 250 |

ตาราง ข-1(ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้อัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร จำนวน 400

ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 62 | 60 | 78 | 80 | 90 |
| 63 | 50 | 70 | 90 | 100 |
| 64 | 60 | 80 | 90 | 120 |
| 65 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 66 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 67 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 68 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 69 | 75 | 78 | 80 | 81 |
| 70 | 60 | 78 | 80 | 100 |
| 71 | 78 | 85 | 90 | 100 |
| 72 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 73 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 74 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 75 | 65 | 78 | 90 | 100 |
| 76 | 50 | 60 | 78 | 100 |
| 77 | 78 | 88 | 98 | 100 |
| 78 | 60 | 70 | 100 | 120 |
| 79 | 70 | 80 | 90 | 100 |
| 80 | 70 | 78 | 80 | 90 |
| 81 | 90 | 100 | 120 | 150 |
| 82 | 50 | 78 | 100 | 101 |
| 83 | 78 | 100 | 120 | 200 |
| 84 | 55 | 78 | 80 | 100 |
| 85 | 50 | 78 | 80 | 100 |
| 86 | 50 | 70 | 78 | 100 |
| 87 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 88 | 90 | 100 | 150 | 200 |
| 89 | 70 | 80 | 85 | 100 |
| 90 | 78 | 80 | 100 | 150 |
| 91 | 80 | 90 | 95 | 100 |

ตาราง ข-1(ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร จำนวน 400

ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 92 | 70 | 78 | 85 | 86 |
| 93 | 65 | 78 | 85 | 100 |
| 94 | 60 | 80 | 100 | 150 |
| 95 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 96 | 70 | 78 | 80 | 150 |
| 97 | 50 | 65 | 78 | 100 |
| 98 | 100 | 120 | 150 | 175 |
| 99 | 70 | 80 | 90 | 100 |
| 100 | 60 | 78 | 85 | 100 |
| 101 | 50 | 78 | 130 | 150 |
| 102 | 60 | 70 | 85 | 150 |
| 103 | 70 | 80 | 90 | 110 |
| 104 | 60 | 78 | 100 | 150 |
| 105 | 60 | 70 | 100 | 130 |
| 106 | 50 | 60 | 70 | 100 |
| 107 | 50 | 80 | 100 | 120 |
| 108 | 50 | 60 | 78 | 100 |
| 109 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 110 | 70 | 80 | 100 | 150 |
| 111 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 112 | 75 | 80 | 82 | 100 |
| 113 | 90 | 100 | 110 | 120 |
| 114 | 70 | 78 | 80 | 90 |
| 115 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 116 | 70 | 85 | 90 | 100 |
| 117 | 75 | 80 | 90 | 150 |
| 118 | 50 | 60 | 80 | 100 |
| 119 | 60 | 75 | 80 | 100 |
| 120 | 70 | 78 | 100 | 150 |

ตาราง ข-1(ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร จำนวน 400

ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 121 | 75 | 78 | 85 | 99 |
| 122 | 78 | 80 | 90 | 100 |
| 123 | 100 | 130 | 150 | 250 |
| 124 | 50 | 78 | 90 | 150 |
| 125 | 60 | 70 | 80 | 100 |
| 126 | 50 | 60 | 80 | 100 |
| 127 | 45 | 50 | 80 | 100 |
| 128 | 78 | 80 | 90 | 100 |
| 129 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 130 | 50 | 60 | 80 | 90 |
| 131 | 75 | 78 | 95 | 100 |
| 132 | 70 | 75 | 80 | 100 |
| 133 | 78 | 80 | 100 | 120 |
| 134 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 135 | 70 | 75 | 100 | 150 |
| 136 | 60 | 78 | 80 | 100 |
| 137 | 50 | 60 | 100 | 150 |
| 138 | 60 | 70 | 100 | 130 |
| 139 | 100 | 100 | 150 | 200 |
| 140 | 50 | 78 | 80 | 100 |
| 141 | 78 | 80 | 100 | 101 |
| 142 | 60 | 65 | 70 | 120 |
| 143 | 70 | 80 | 90 | 120 |
| 144 | 80 | 100 | 100 | 120 |
| 145 | 78 | 80 | 85 | 150 |
| 146 | 78 | 100 | 110 | 150 |
| 147 | 70 | 86 | 100 | 120 |
| 148 | 50 | 55 | 60 | 80 |
| 149 | 60 | 70 | 100 | 120 |

ตาราง ข-1(ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร จำนวน 400

ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 150 | 78 | 85 | 90 | 120 |
| 151 | 60 | 70 | 75 | 80 |
| 152 | 78 | 100 | 170 | 200 |
| 153 | 78 | 150 | 165 | 250 |
| 154 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 155 | 100 | 120 | 130 | 150 |
| 156 | 75 | 78 | 80 | 85 |
| 157 | 78 | 78 | 90 | 120 |
| 158 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 159 | 60 | 75 | 85 | 100 |
| 160 | 78 | 85 | 100 | 120 |
| 161 | 80 | 95 | 120 | 150 |
| 162 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 163 | 75 | 78 | 90 | 95 |
| 164 | 60 | 78 | 85 | 120 |
| 165 | 75 | 78 | 83 | 100 |
| 166 | 50 | 70 | 100 | 200 |
| 167 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 168 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 169 | 50 | 78 | 90 | 100 |
| 170 | 60 | 78 | 80 | 100 |
| 171 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 172 | 90 | 100 | 120 | 150 |
| 173 | 60 | 78 | 150 | 170 |
| 174 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 175 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 176 | 70 | 78 | 100 | 150 |
| 177 | 80 | 90 | 95 | 100 |
| 178 | 75 | 78 | 80 | 100 |

ตาราง ข-1(ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร จำนวน 400

ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 179 | 85 | 100 | 120 | 130 |
| 180 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 181 | 50 | 59 | 60 | 80 |
| 182 | 50 | 65 | 80 | 85 |
| 183 | 75 | 85 | 95 | 105 |
| 184 | 78 | 90 | 110 | 130 |
| 185 | 85 | 90 | 110 | 150 |
| 186 | 70 | 78 | 100 | 100 |
| 187 | 90 | 100 | 120 | 200 |
| 188 | 60 | 78 | 95 | 100 |
| 189 | 60 | 78 | 100 | 150 |
| 190 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 191 | 78 | 100 | 120 | 130 |
| 192 | 68 | 78 | 80 | 100 |
| 193 | 60 | 65 | 65 | 80 |
| 194 | 60 | 78 | 90 | 120 |
| 195 | 70 | 70 | 80 | 100 |
| 196 | 70 | 80 | 100 | 120 |
| 197 | 50 | 70 | 80 | 100 |
| 198 | 50 | 70 | 80 | 150 |
| 199 | 78 | 150 | 200 | 250 |
| 200 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 201 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 202 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 203 | 78 | 78 | 85 | 100 |
| 204 | 50 | 78 | 100 | 200 |
| 205 | 78 | 80 | 100 | 120 |
| 206 | 60 | 78 | 90 | 120 |
| 207 | 60 | 78 | 85 | 100 |

ตาราง ข-1(ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร จำนวน 400

ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 208 | 60 | 78 | 85 | 100 |
| 209 | 65 | 78 | 85 | 100 |
| 210 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 211 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 212 | 50 | 60 | 80 | 100 |
| 213 | 60 | 70 | 100 | 150 |
| 214 | 60 | 70 | 80 | 100 |
| 215 | 60 | 78 | 90 | 110 |
| 216 | 60 | 70 | 80 | 100 |
| 217 | 65 | 70 | 140 | 180 |
| 218 | 60 | 78 | 80 | 130 |
| 219 | 60 | 80 | 90 | 100 |
| 220 | 70 | 78 | 100 | 150 |
| 221 | 78 | 80 | 81 | 85 |
| 222 | 75 | 78 | 83 | 90 |
| 223 | 60 | 78 | 100 | 150 |
| 224 | 50 | 78 | 95 | 120 |
| 225 | 50 | 65 | 85 | 100 |
| 226 | 70 | 100 | 150 | 170 |
| 227 | 60 | 78 | 80 | 120 |
| 228 | 50 | 78 | 80 | 100 |
| 229 | 50 | 55 | 78 | 100 |
| 230 | 60 | 78 | 90 | 150 |
| 231 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 232 | 59 | 78 | 90 | 100 |
| 233 | 58 | 78 | 80 | 120 |
| 234 | 50 | 78 | 80 | 100 |
| 235 | 50 | 65 | 78 | 80 |
| 236 | 60 | 78 | 85 | 90 |

ตาราง ข-1(ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร จำนวน 400

ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 237 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 238 | 50 | 80 | 90 | 100 |
| 239 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 240 | 50 | 70 | 80 | 100 |
| 241 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 242 | 70 | 85 | 90 | 100 |
| 243 | 75 | 78 | 85 | 100 |
| 244 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 245 | 60 | 70 | 80 | 100 |
| 246 | 50 | 55 | 80 | 100 |
| 247 | 50 | 78 | 90 | 100 |
| 248 | 60 | 78 | 80 | 100 |
| 249 | 60 | 70 | 90 | 150 |
| 250 | 70 | 78 | 85 | 200 |
| 251 | 50 | 100 | 120 | 200 |
| 252 | 55 | 78 | 100 | 110 |
| 253 | 60 | 70 | 80 | 90 |
| 254 | 50 | 70 | 85 | 100 |
| 255 | 60 | 80 | 100 | 120 |
| 256 | 60 | 78 | 80 | 100 |
| 257 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 258 | 70 | 70 | 100 | 150 |
| 259 | 60 | 78 | 100 | 150 |
| 260 | 50 | 78 | 100 | 150 |
| 261 | 60 | 70 | 80 | 150 |
| 262 | 58 | 78 | 100 | 150 |
| 263 | 58 | 78 | 104 | 160 |
| 264 | 70 | 85 | 90 | 95 |
| 265 | 75 | 75 | 78 | 80 |
| 266 | 50 | 70 | 100 | 120 |

ตาราง ข-1(ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้อัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร จำนวน 400

ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 267 | 50 | 60 | 80 | 120 |
| 268 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 269 | 70 | 78 | 85 | 100 |
| 270 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 271 | 50 | 78 | 100 | 150 |
| 272 | 78 | 90 | 100 | 120 |
| 273 | 78 | 85 | 90 | 100 |
| 274 | 78 | 78 | 100 | 120 |
| 275 | 60 | 78 | 80 | 100 |
| 276 | 78 | 80 | 100 | 110 |
| 277 | 65 | 78 | 100 | 120 |
| 278 | 50 | 60 | 100 | 200 |
| 279 | 60 | 78 | 100 | 150 |
| 280 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 281 | 50 | 55 | 78 | 100 |
| 282 | 60 | 78 | 100 | 150 |
| 283 | 50 | 80 | 100 | 120 |
| 284 | 60 | 78 | 100 | 101 |
| 285 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 286 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 287 | 65 | 78 | 100 | 120 |
| 288 | 70 | 85 | 100 | 150 |
| 289 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 290 | 65 | 70 | 80 | 100 |
| 291 | 75 | 78 | 90 | 100 |
| 292 | 60 | 65 | 80 | 100 |
| 293 | 70 | 78 | 90 | 120 |
| 294 | 85 | 88 | 95 | 100 |
| 295 | 50 | 60 | 80 | 100 |
| 296 | 59 | 78 | 80 | 100 |

ตาราง ข-1(ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้อัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร จำนวน 400

ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 297 | 50 | 80 | 100 | 120 |
| 298 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 299 | 78 | 78 | 90 | 100 |
| 300 | 70 | 75 | 80 | 100 |
| 301 | 75 | 78 | 90 | 100 |
| 302 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 303 | 60 | 78 | 100 | 150 |
| 304 | 70 | 70 | 100 | 150 |
| 305 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 306 | 60 | 78 | 80 | 100 |
| 307 | 50 | 80 | 100 | 120 |
| 308 | 60 | 80 | 100 | 120 |
| 309 | 50 | 70 | 85 | 100 |
| 310 | 60 | 70 | 80 | 90 |
| 311 | 55 | 78 | 100 | 110 |
| 312 | 55 | 100 | 120 | 200 |
| 313 | 50 | 70 | 80 | 100 |
| 314 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 315 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 316 | 50 | 80 | 90 | 100 |
| 317 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 318 | 59 | 78 | 80 | 100 |
| 319 | 70 | 78 | 90 | 120 |
| 320 | 60 | 65 | 80 | 100 |
| 321 | 60 | 78 | 85 | 90 |
| 322 | 50 | 65 | 78 | 80 |
| 323 | 50 | 78 | 80 | 100 |
| 324 | 58 | 78 | 80 | 120 |
| 325 | 59 | 78 | 90 | 100 |
| 326 | 60 | 78 | 90 | 100 |

ตาราง ข-1(ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร จำนวน 400

ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 327 | 70 | 78 | 100 | 150 |
| 328 | 60 | 80 | 90 | 100 |
| 329 | 60 | 78 | 80 | 130 |
| 330 | 65 | 70 | 140 | 180 |
| 331 | 60 | 70 | 80 | 100 |
| 332 | 60 | 78 | 90 | 110 |
| 333 | 60 | 70 | 80 | 100 |
| 334 | 60 | 70 | 100 | 150 |
| 335 | 50 | 60 | 80 | 100 |
| 336 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 337 | 50 | 78 | 100 | 150 |
| 338 | 78 | 90 | 100 | 120 |
| 339 | 85 | 88 | 95 | 100 |
| 340 | 50 | 60 | 80 | 100 |
| 341 | 50 | 60 | 80 | 100 |
| 342 | 60 | 78 | 80 | 100 |
| 343 | 78 | 78 | 100 | 120 |
| 344 | 78 | 85 | 90 | 100 |
| 345 | 50 | 78 | 100 | 150 |
| 346 | 60 | 78 | 100 | 150 |
| 347 | 65 | 78 | 100 | 120 |
| 348 | 78 | 80 | 100 | 110 |
| 349 | 50 | 60 | 100 | 200 |
| 350 | 70 | 75 | 80 | 100 |
| 351 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 352 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 353 | 78 | 78 | 85 | 100 |
| 354 | 50 | 78 | 100 | 200 |
| 355 | 78 | 80 | 100 | 120 |
| 356 | 60 | 78 | 90 | 120 |

ตาราง ข-1(ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้อัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร จำนวน 400

ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 357 | 60 | 78 | 85 | 100 |
| 358 | 60 | 78 | 85 | 100 |
| 359 | 65 | 78 | 85 | 100 |
| 360 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 361 | 78 | 80 | 81 | 85 |
| 362 | 75 | 78 | 83 | 90 |
| 363 | 60 | 78 | 100 | 150 |
| 364 | 50 | 78 | 95 | 120 |
| 365 | 50 | 65 | 85 | 100 |
| 366 | 70 | 100 | 150 | 170 |
| 367 | 60 | 78 | 80 | 120 |
| 368 | 50 | 78 | 80 | 100 |
| 369 | 50 | 55 | 78 | 100 |
| 370 | 60 | 78 | 90 | 150 |
| 371 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 372 | 70 | 85 | 90 | 100 |
| 373 | 75 | 78 | 85 | 100 |
| 374 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 375 | 60 | 70 | 80 | 100 |
| 376 | 50 | 55 | 80 | 100 |
| 377 | 50 | 78 | 90 | 100 |
| 378 | 60 | 78 | 80 | 100 |
| 379 | 60 | 70 | 90 | 150 |
| 380 | 70 | 78 | 85 | 200 |
| 381 | 60 | 70 | 80 | 150 |
| 382 | 58 | 78 | 100 | 150 |
| 383 | 58 | 78 | 104 | 160 |
| 384 | 70 | 85 | 90 | 95 |
| 385 | 75 | 75 | 78 | 80 |
| 386 | 50 | 70 | 100 | 120 |

ตาราง ข-1(ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้อัตราค่าโดยสารของผู้โดยสาร จำนวน 400

ตัวอย่าง

| | | | | |
|-----|----|-----|-----|-----|
| 387 | 50 | 60 | 80 | 120 |
| 388 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 389 | 70 | 78 | 85 | 100 |
| 390 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 391 | 50 | 55 | 78 | 100 |
| 392 | 60 | 78 | 100 | 150 |
| 393 | 50 | 80 | 100 | 120 |
| 394 | 60 | 78 | 100 | 101 |
| 395 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 396 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 397 | 65 | 78 | 100 | 120 |
| 398 | 70 | 85 | 100 | 150 |
| 399 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 400 | 65 | 70 | 80 | 100 |

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
 Copyright© by Chiang Mai University
 All rights reserved

ตาราง ข-2 ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายในแนว
เส้นทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 1 | 60 | 70 | 90 | 130 |
| 2 | 70 | 75 | 80 | 100 |
| 3 | 60 | 80 | 100 | 120 |
| 4 | 50 | 78 | 100 | 150 |
| 5 | 75 | 80 | 100 | 120 |
| 6 | 65 | 78 | 100 | 150 |
| 7 | 50 | 70 | 90 | 100 |
| 8 | 80 | 100 | 130 | 150 |
| 9 | 70 | 80 | 90 | 110 |
| 10 | 75 | 78 | 90 | 120 |
| 11 | 70 | 78 | 100 | 140 |
| 12 | 75 | 80 | 100 | 130 |
| 13 | 80 | 100 | 150 | 200 |
| 14 | 78 | 100 | 130 | 150 |
| 15 | 70 | 100 | 120 | 150 |
| 16 | 50 | 78 | 100 | 120 |
| 17 | 60 | 80 | 100 | 130 |
| 18 | 58 | 78 | 90 | 100 |
| 19 | 75 | 80 | 100 | 160 |
| 20 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 21 | 70 | 85 | 100 | 150 |
| 22 | 78 | 90 | 120 | 200 |
| 23 | 80 | 100 | 120 | 180 |
| 24 | 78 | 90 | 120 | 150 |
| 25 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 26 | 75 | 80 | 100 | 110 |
| 27 | 78 | 90 | 150 | 200 |
| 28 | 90 | 120 | 150 | 180 |
| 29 | 70 | 80 | 100 | 120 |

ตาราง ข-2 (ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 30 | 90 | 120 | 180 | 250 |
| 31 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 32 | 80 | 100 | 120 | 200 |
| 33 | 78 | 85 | 120 | 150 |
| 34 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 35 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 36 | 78 | 100 | 120 | 160 |
| 37 | 80 | 100 | 150 | 180 |
| 38 | 78 | 90 | 130 | 160 |
| 39 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 40 | 80 | 95 | 120 | 150 |
| 41 | 78 | 85 | 100 | 150 |
| 42 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 43 | 75 | 80 | 100 | 150 |
| 44 | 80 | 86 | 100 | 150 |
| 45 | 78 | 90 | 120 | 160 |
| 46 | 80 | 95 | 120 | 180 |
| 47 | 70 | 78 | 100 | 110 |
| 48 | 90 | 100 | 120 | 160 |
| 49 | 80 | 95 | 120 | 150 |
| 50 | 78 | 86 | 120 | 150 |
| 51 | 70 | 85 | 100 | 150 |
| 52 | 78 | 90 | 120 | 180 |
| 53 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 54 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 55 | 78 | 85 | 100 | 150 |
| 56 | 80 | 90 | 120 | 150 |
| 57 | 70 | 80 | 120 | 150 |
| 58 | 75 | 85 | 100 | 150 |

ตาราง ข-2 (ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 59 | 78 | 90 | 100 | 150 |
| 60 | 80 | 100 | 130 | 150 |
| 61 | 80 | 90 | 120 | 150 |
| 62 | 78 | 85 | 100 | 140 |
| 63 | 65 | 78 | 90 | 120 |
| 64 | 70 | 80 | 100 | 150 |
| 65 | 78 | 90 | 100 | 150 |
| 66 | 80 | 86 | 95 | 120 |
| 67 | 78 | 90 | 100 | 120 |
| 68 | 80 | 90 | 120 | 200 |
| 69 | 78 | 100 | 150 | 180 |
| 70 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 71 | 70 | 80 | 100 | 150 |
| 72 | 78 | 86 | 100 | 150 |
| 73 | 80 | 100 | 150 | 180 |
| 74 | 78 | 90 | 120 | 150 |
| 75 | 78 | 95 | 120 | 150 |
| 76 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 77 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 78 | 80 | 95 | 120 | 150 |
| 79 | 78 | 85 | 100 | 160 |
| 80 | 75 | 85 | 100 | 120 |
| 81 | 80 | 90 | 120 | 150 |
| 82 | 75 | 80 | 100 | 120 |
| 83 | 78 | 86 | 100 | 120 |
| 84 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 85 | 70 | 80 | 100 | 120 |
| 86 | 75 | 86 | 100 | 150 |
| 87 | 75 | 86 | 90 | 120 |

ตาราง ข-2 (ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 88 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 89 | 78 | 90 | 120 | 150 |
| 90 | 80 | 90 | 100 | 150 |
| 91 | 70 | 85 | 120 | 150 |
| 92 | 78 | 85 | 120 | 150 |
| 93 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 94 | 78 | 80 | 90 | 120 |
| 95 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 96 | 78 | 90 | 130 | 150 |
| 97 | 80 | 100 | 150 | 180 |
| 98 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 99 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 100 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 101 | 70 | 78 | 100 | 140 |
| 102 | 75 | 80 | 100 | 130 |
| 103 | 80 | 100 | 150 | 200 |
| 104 | 78 | 100 | 130 | 150 |
| 105 | 70 | 100 | 120 | 150 |
| 106 | 50 | 78 | 100 | 120 |
| 107 | 60 | 80 | 100 | 130 |
| 108 | 58 | 78 | 90 | 100 |
| 109 | 75 | 80 | 100 | 160 |
| 110 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 111 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 112 | 80 | 100 | 120 | 200 |
| 113 | 78 | 85 | 120 | 150 |
| 114 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 115 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 116 | 78 | 100 | 120 | 160 |

ตาราง ข-2 (ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 117 | 80 | 100 | 150 | 180 |
| 118 | 78 | 90 | 130 | 160 |
| 119 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 120 | 80 | 95 | 120 | 150 |
| 121 | 70 | 85 | 100 | 150 |
| 122 | 78 | 90 | 120 | 180 |
| 123 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 124 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 125 | 78 | 85 | 100 | 150 |
| 126 | 80 | 90 | 120 | 150 |
| 127 | 70 | 80 | 120 | 150 |
| 128 | 75 | 85 | 100 | 150 |
| 129 | 78 | 90 | 100 | 150 |
| 130 | 80 | 100 | 130 | 150 |
| 131 | 70 | 80 | 100 | 150 |
| 132 | 78 | 86 | 100 | 150 |
| 133 | 80 | 100 | 150 | 180 |
| 134 | 78 | 90 | 120 | 150 |
| 135 | 78 | 95 | 120 | 150 |
| 136 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 137 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 138 | 80 | 95 | 120 | 150 |
| 139 | 78 | 85 | 100 | 160 |
| 140 | 75 | 85 | 100 | 120 |
| 141 | 70 | 85 | 120 | 150 |
| 142 | 78 | 85 | 120 | 150 |
| 143 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 144 | 78 | 80 | 90 | 120 |
| 145 | 80 | 90 | 100 | 120 |

ตาราง ข-2 (ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 146 | 78 | 90 | 130 | 150 |
| 147 | 80 | 100 | 150 | 180 |
| 148 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 149 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 150 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 151 | 60 | 70 | 90 | 130 |
| 152 | 70 | 75 | 80 | 100 |
| 153 | 60 | 80 | 100 | 120 |
| 154 | 50 | 78 | 100 | 150 |
| 155 | 75 | 80 | 100 | 120 |
| 156 | 65 | 78 | 100 | 150 |
| 157 | 50 | 70 | 90 | 100 |
| 158 | 80 | 100 | 130 | 150 |
| 159 | 70 | 80 | 90 | 110 |
| 160 | 75 | 78 | 90 | 120 |
| 161 | 70 | 85 | 100 | 150 |
| 162 | 78 | 90 | 120 | 200 |
| 163 | 80 | 100 | 120 | 180 |
| 164 | 78 | 90 | 120 | 150 |
| 165 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 166 | 75 | 80 | 100 | 110 |
| 167 | 78 | 90 | 150 | 200 |
| 168 | 90 | 120 | 150 | 180 |
| 169 | 70 | 80 | 100 | 120 |
| 170 | 90 | 120 | 180 | 250 |
| 171 | 78 | 85 | 100 | 150 |
| 172 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 173 | 75 | 80 | 100 | 150 |
| 174 | 80 | 86 | 100 | 150 |

ตาราง ข-2 (ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 175 | 78 | 90 | 120 | 160 |
| 176 | 80 | 95 | 120 | 180 |
| 177 | 70 | 78 | 100 | 110 |
| 178 | 90 | 100 | 120 | 160 |
| 179 | 80 | 95 | 120 | 150 |
| 180 | 78 | 86 | 120 | 150 |
| 181 | 80 | 90 | 120 | 150 |
| 182 | 78 | 85 | 100 | 140 |
| 183 | 65 | 78 | 90 | 120 |
| 184 | 70 | 80 | 100 | 150 |
| 185 | 78 | 90 | 100 | 150 |
| 186 | 80 | 86 | 95 | 120 |
| 187 | 78 | 90 | 100 | 120 |
| 188 | 80 | 90 | 120 | 200 |
| 189 | 78 | 100 | 150 | 180 |
| 190 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 191 | 80 | 90 | 120 | 150 |
| 192 | 75 | 80 | 100 | 120 |
| 193 | 78 | 86 | 100 | 120 |
| 194 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 195 | 70 | 80 | 100 | 120 |
| 196 | 75 | 86 | 100 | 150 |
| 197 | 75 | 86 | 90 | 120 |
| 198 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 199 | 78 | 90 | 120 | 150 |
| 200 | 80 | 90 | 100 | 150 |
| 201 | 70 | 75 | 80 | 100 |
| 202 | 70 | 78 | 90 | 120 |
| 203 | 60 | 78 | 100 | 120 |

ตาราง ข-2 (ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 204 | 78 | 80 | 100 | 110 |
| 205 | 50 | 60 | 80 | 120 |
| 206 | 70 | 70 | 100 | 150 |
| 207 | 50 | 78 | 100 | 150 |
| 208 | 50 | 100 | 120 | 200 |
| 209 | 70 | 85 | 90 | 100 |
| 210 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 211 | 60 | 78 | 85 | 90 |
| 212 | 50 | 65 | 78 | 80 |
| 213 | 78 | 80 | 81 | 85 |
| 214 | 60 | 70 | 80 | 100 |
| 215 | 60 | 78 | 85 | 100 |
| 216 | 50 | 78 | 100 | 200 |
| 217 | 78 | 78 | 85 | 100 |
| 218 | 90 | 100 | 120 | 150 |
| 219 | 50 | 78 | 100 | 101 |
| 220 | 78 | 100 | 120 | 200 |
| 221 | 55 | 78 | 80 | 100 |
| 222 | 50 | 78 | 80 | 100 |
| 223 | 50 | 70 | 78 | 100 |
| 224 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 225 | 90 | 100 | 150 | 200 |
| 226 | 70 | 80 | 85 | 100 |
| 227 | 78 | 80 | 100 | 150 |
| 228 | 80 | 90 | 95 | 100 |
| 229 | 70 | 78 | 85 | 86 |
| 230 | 65 | 78 | 85 | 100 |
| 231 | 60 | 80 | 100 | 150 |
| 232 | 70 | 78 | 100 | 120 |

ตาราง ข-2 (ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 233 | 70 | 78 | 80 | 150 |
| 234 | 50 | 65 | 78 | 100 |
| 235 | 100 | 120 | 150 | 175 |
| 236 | 70 | 80 | 90 | 100 |
| 237 | 60 | 78 | 85 | 100 |
| 238 | 50 | 78 | 130 | 150 |
| 239 | 60 | 70 | 85 | 150 |
| 240 | 70 | 80 | 90 | 110 |
| 241 | 60 | 78 | 100 | 150 |
| 242 | 60 | 70 | 100 | 130 |
| 243 | 50 | 60 | 70 | 100 |
| 244 | 50 | 80 | 100 | 120 |
| 245 | 50 | 60 | 78 | 100 |
| 246 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 247 | 70 | 80 | 100 | 150 |
| 248 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 249 | 75 | 80 | 82 | 100 |
| 250 | 90 | 100 | 110 | 120 |
| 251 | 70 | 78 | 80 | 90 |
| 252 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 253 | 70 | 85 | 90 | 100 |
| 254 | 75 | 80 | 90 | 150 |
| 255 | 50 | 60 | 80 | 100 |
| 256 | 60 | 75 | 80 | 100 |
| 257 | 70 | 78 | 100 | 150 |
| 258 | 75 | 78 | 85 | 99 |
| 259 | 50 | 55 | 78 | 100 |
| 260 | 60 | 78 | 90 | 150 |
| 261 | 70 | 78 | 90 | 100 |

ตาราง ข-2 (ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 262 | 70 | 85 | 90 | 100 |
| 263 | 75 | 78 | 85 | 100 |
| 264 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 265 | 60 | 70 | 80 | 100 |
| 266 | 50 | 55 | 80 | 100 |
| 267 | 50 | 78 | 90 | 100 |
| 268 | 60 | 78 | 80 | 100 |
| 269 | 60 | 70 | 90 | 150 |
| 270 | 70 | 78 | 85 | 200 |
| 271 | 60 | 70 | 80 | 150 |
| 272 | 58 | 78 | 100 | 150 |
| 273 | 58 | 78 | 104 | 160 |
| 274 | 70 | 85 | 90 | 95 |
| 275 | 75 | 75 | 78 | 80 |
| 276 | 50 | 70 | 100 | 120 |
| 277 | 50 | 60 | 80 | 120 |
| 278 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 279 | 70 | 78 | 85 | 100 |
| 280 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 281 | 50 | 55 | 78 | 100 |
| 282 | 60 | 78 | 100 | 150 |
| 283 | 50 | 80 | 100 | 120 |
| 284 | 60 | 78 | 100 | 101 |
| 285 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 286 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 287 | 65 | 78 | 100 | 120 |
| 288 | 70 | 85 | 100 | 150 |
| 289 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 290 | 65 | 70 | 80 | 100 |

ตาราง ข-2 (ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 291 | 78 | 80 | 100 | 120 |
| 292 | 60 | 78 | 90 | 120 |
| 293 | 60 | 78 | 85 | 100 |
| 294 | 60 | 78 | 85 | 100 |
| 295 | 65 | 78 | 85 | 100 |
| 296 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 297 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 298 | 50 | 60 | 80 | 100 |
| 299 | 60 | 70 | 100 | 150 |
| 300 | 60 | 70 | 80 | 100 |
| 301 | 60 | 78 | 90 | 110 |
| 302 | 60 | 70 | 80 | 100 |
| 303 | 65 | 70 | 140 | 180 |
| 304 | 60 | 78 | 80 | 130 |
| 305 | 60 | 80 | 90 | 100 |
| 306 | 70 | 78 | 100 | 150 |
| 307 | 78 | 80 | 81 | 85 |
| 308 | 75 | 78 | 83 | 90 |
| 309 | 60 | 78 | 100 | 150 |
| 310 | 50 | 78 | 95 | 120 |
| 311 | 50 | 65 | 85 | 100 |
| 312 | 70 | 100 | 150 | 170 |
| 313 | 60 | 78 | 80 | 120 |
| 314 | 50 | 78 | 80 | 100 |
| 315 | 50 | 55 | 78 | 100 |
| 316 | 60 | 78 | 90 | 150 |
| 317 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 318 | 60 | 78 | 85 | 120 |
| 319 | 75 | 78 | 83 | 100 |

ตาราง ข-2 (ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 320 | 50 | 70 | 100 | 200 |
| 321 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 322 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 323 | 50 | 78 | 90 | 100 |
| 324 | 60 | 78 | 80 | 100 |
| 325 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 326 | 90 | 100 | 120 | 150 |
| 327 | 60 | 78 | 150 | 170 |
| 328 | 70 | 78 | 90 | 100 |
| 329 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 330 | 70 | 78 | 100 | 150 |
| 331 | 80 | 90 | 95 | 100 |
| 332 | 75 | 78 | 80 | 100 |
| 333 | 85 | 100 | 120 | 130 |
| 334 | 60 | 78 | 90 | 100 |
| 335 | 50 | 59 | 60 | 80 |
| 336 | 50 | 65 | 80 | 85 |
| 337 | 75 | 85 | 95 | 105 |
| 338 | 78 | 90 | 110 | 130 |
| 339 | 85 | 90 | 110 | 150 |
| 340 | 70 | 78 | 100 | 100 |
| 341 | 90 | 100 | 120 | 200 |
| 342 | 60 | 78 | 95 | 100 |
| 343 | 60 | 78 | 100 | 150 |
| 344 | 70 | 78 | 80 | 100 |
| 345 | 78 | 100 | 120 | 130 |
| 346 | 68 | 78 | 80 | 100 |
| 347 | 60 | 65 | 65 | 80 |
| 348 | 60 | 78 | 90 | 120 |

ตาราง ข-2 (ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 349 | 70 | 70 | 80 | 100 |
| 350 | 70 | 80 | 100 | 120 |
| 351 | 50 | 70 | 80 | 100 |
| 352 | 70 | 75 | 80 | 100 |
| 353 | 60 | 80 | 100 | 120 |
| 354 | 50 | 78 | 100 | 150 |
| 355 | 75 | 80 | 100 | 120 |
| 356 | 65 | 78 | 100 | 150 |
| 357 | 50 | 70 | 90 | 100 |
| 358 | 80 | 100 | 130 | 150 |
| 359 | 70 | 80 | 90 | 110 |
| 360 | 75 | 78 | 90 | 120 |
| 361 | 70 | 78 | 100 | 140 |
| 362 | 75 | 80 | 100 | 130 |
| 363 | 80 | 100 | 150 | 200 |
| 364 | 78 | 100 | 130 | 150 |
| 365 | 70 | 100 | 120 | 150 |
| 366 | 50 | 78 | 100 | 120 |
| 367 | 60 | 80 | 100 | 130 |
| 368 | 58 | 78 | 90 | 100 |
| 369 | 75 | 80 | 100 | 160 |
| 370 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 371 | 70 | 85 | 100 | 150 |
| 372 | 78 | 90 | 120 | 200 |
| 373 | 80 | 100 | 120 | 180 |
| 374 | 78 | 90 | 120 | 150 |
| 375 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 376 | 75 | 80 | 100 | 110 |
| 377 | 78 | 90 | 150 | 200 |

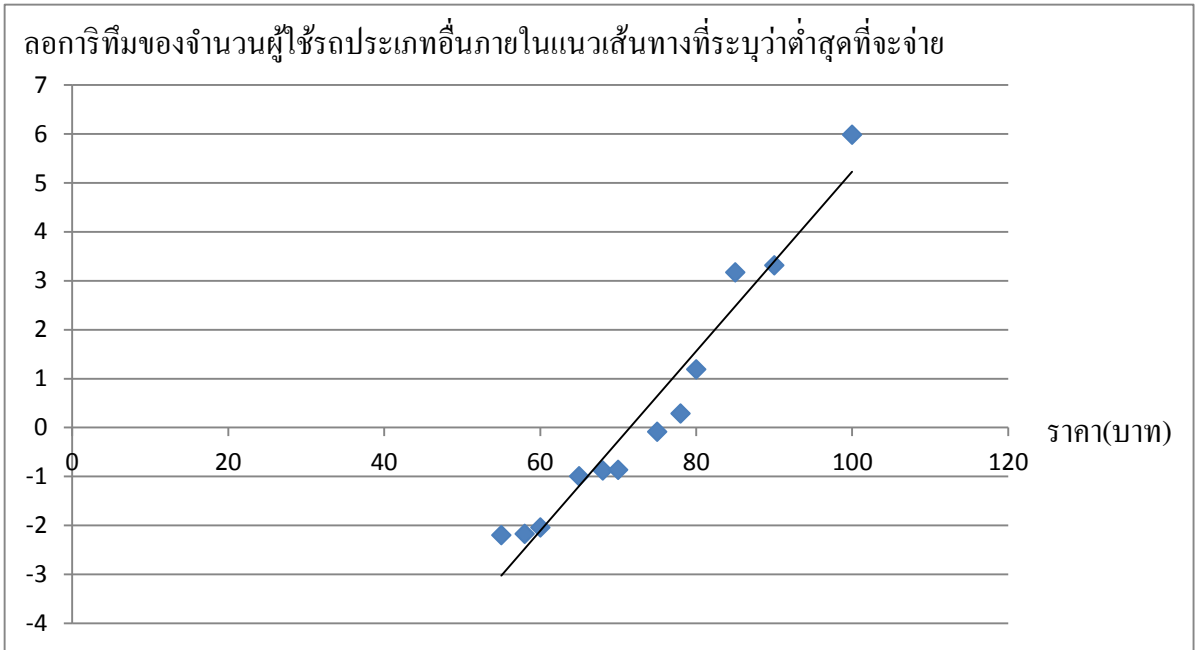
ตาราง ข-2 (ต่อ) ผลการสำรวจข้อมูลความสามารถในการจ่ายได้ต่ออัตราค่าโดยสารของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง จำนวน 400 ตัวอย่าง

| จำนวน | อัตราค่าโดยสาร(บาท) | | | |
|-------|---------------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| | ต่ำที่สุด | เหมาะสม | มีราคาแพง(แต่สามารถที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง(ไม่สามารถที่จะจ่ายได้) |
| 378 | 90 | 120 | 150 | 180 |
| 379 | 70 | 80 | 100 | 120 |
| 380 | 90 | 120 | 180 | 250 |
| 381 | 78 | 100 | 120 | 150 |
| 382 | 80 | 100 | 120 | 200 |
| 383 | 78 | 85 | 120 | 150 |
| 384 | 80 | 90 | 100 | 120 |
| 385 | 70 | 78 | 100 | 120 |
| 386 | 78 | 100 | 120 | 160 |
| 387 | 80 | 100 | 150 | 180 |
| 388 | 78 | 90 | 130 | 160 |
| 389 | 80 | 100 | 120 | 150 |
| 390 | 80 | 95 | 120 | 150 |
| 391 | 78 | 85 | 100 | 150 |
| 392 | 60 | 78 | 100 | 120 |
| 393 | 75 | 80 | 100 | 150 |
| 394 | 80 | 86 | 100 | 150 |
| 395 | 78 | 90 | 120 | 160 |
| 396 | 80 | 95 | 120 | 180 |
| 397 | 70 | 78 | 100 | 110 |
| 398 | 78 | 85 | 100 | 120 |
| 399 | 80 | 85 | 100 | 120 |
| 400 | 70 | 80 | 95 | 120 |

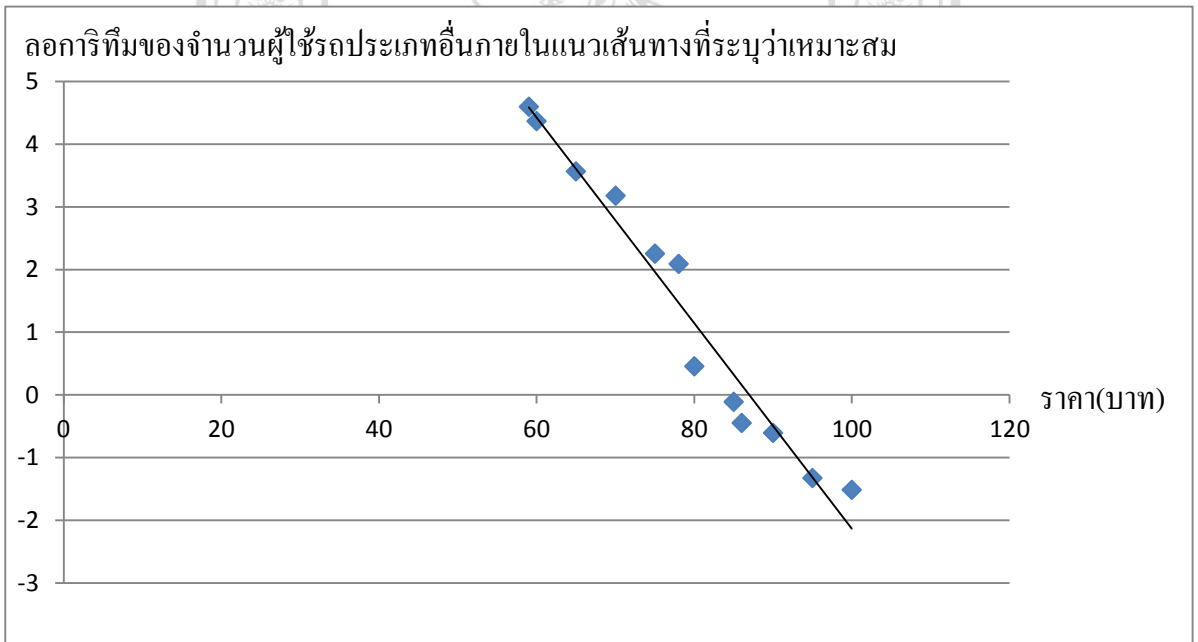
ภาคผนวก ก

ผลการวิเคราะห์ความสามารถที่จะจ่ายได้อัตราค่าโดยสารของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่
ศึกษาและผลการคาดการณ์รายได้จากอัตราค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการเดินรถ
จากอัตราค่าโดยสารที่วิเคราะห์จากกรมการขนส่งทางบกและมุมมองของผู้โดยสารและ
ผู้ใช้รถประเภทอื่นภายในแนวเส้นทางในพื้นที่ศึกษา

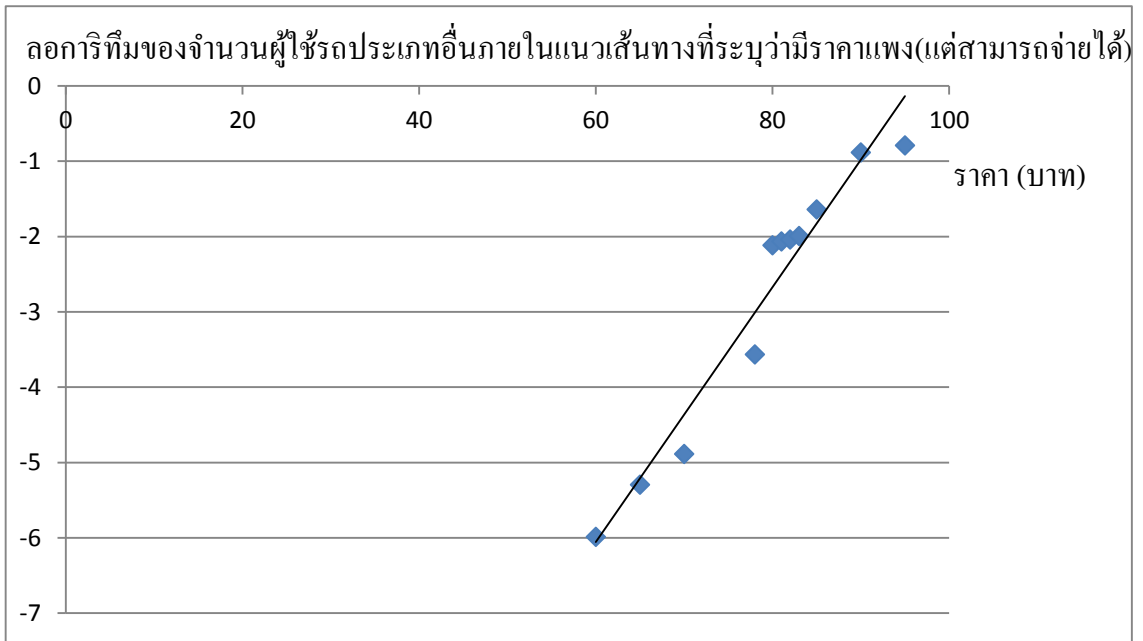
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



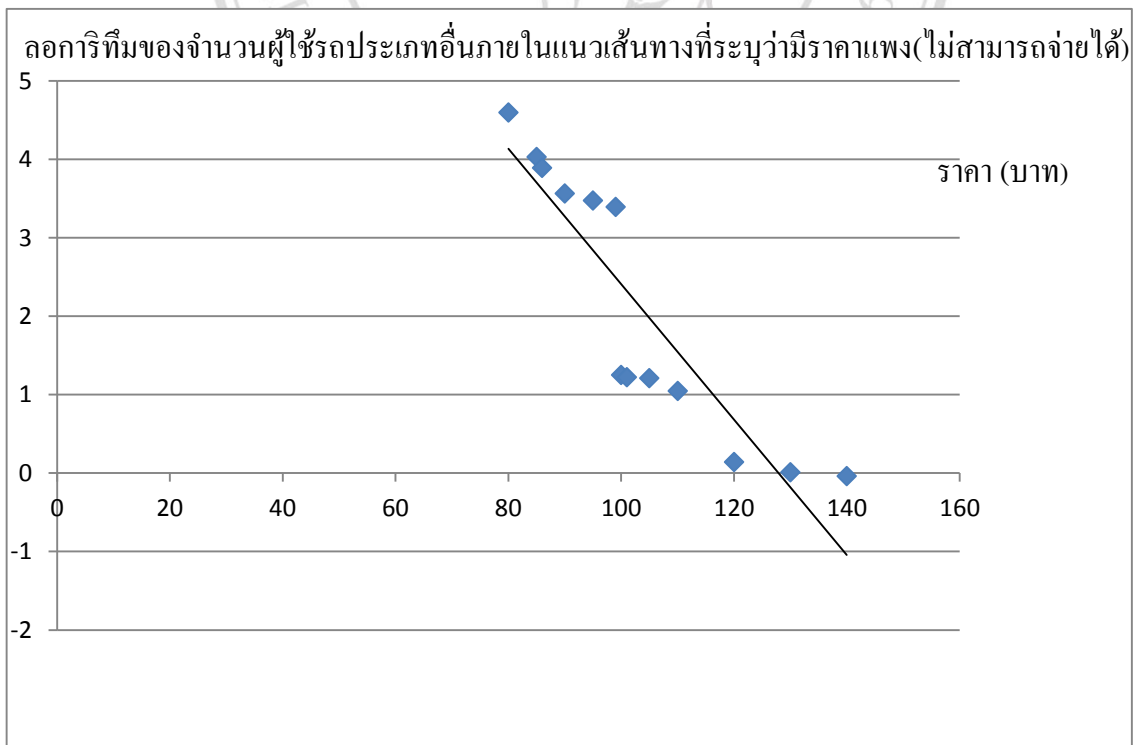
ภาพที่ ค-1 ฟังก์ชันสมการถดถอยเชิงเส้นสำหรับผู้ใช้งานประเภทอื่นภายในแนวเส้นทางที่ระบุว่าจะต่ำสุดที่จะจ่าย



ภาพที่ ค-2 ฟังก์ชันสมการถดถอยเชิงเส้นสำหรับผู้ใช้งานประเภทอื่นภายในแนวเส้นทางที่ระบุว่าจะเหมาะสม



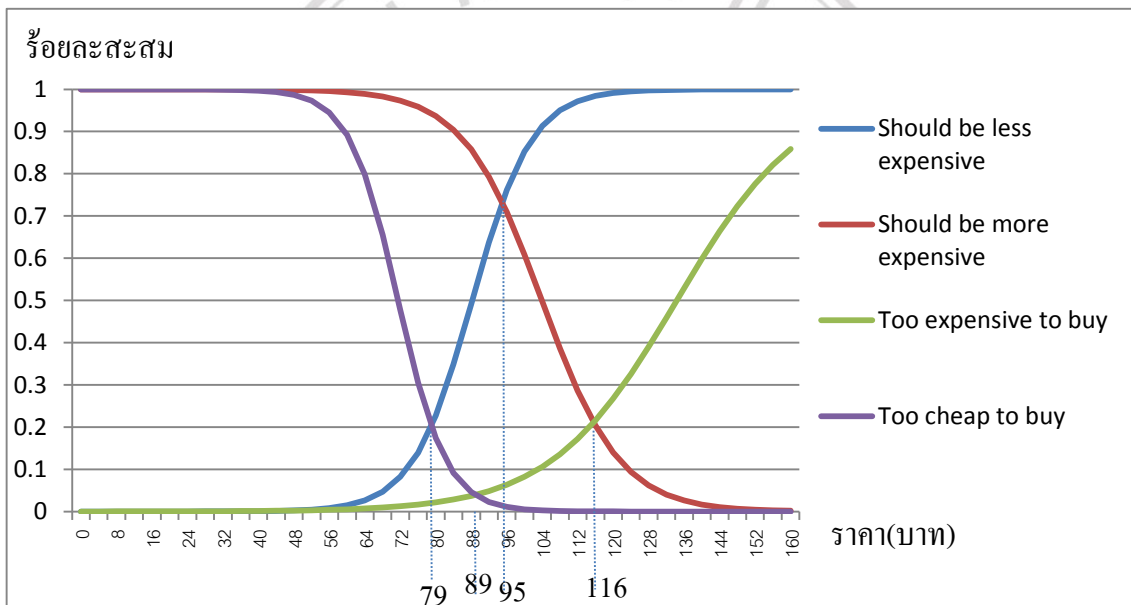
ภาพที่ ค-3 ฟังก์ชันสมการถดถอยเชิงเส้นสำหรับผู้ใช้รถประเภทอื่นภายในแนวเส้นทางที่ระบุว่ามีราคาแพง(แต่สามารถจ่ายได้)



ภาพที่ ค-4 ฟังก์ชันสมการถดถอยเชิงเส้นสำหรับผู้ใช้รถประเภทอื่นภายในแนวเส้นทางที่ระบุว่ามีราคาแพง(ไม่สามารถจ่ายได้)

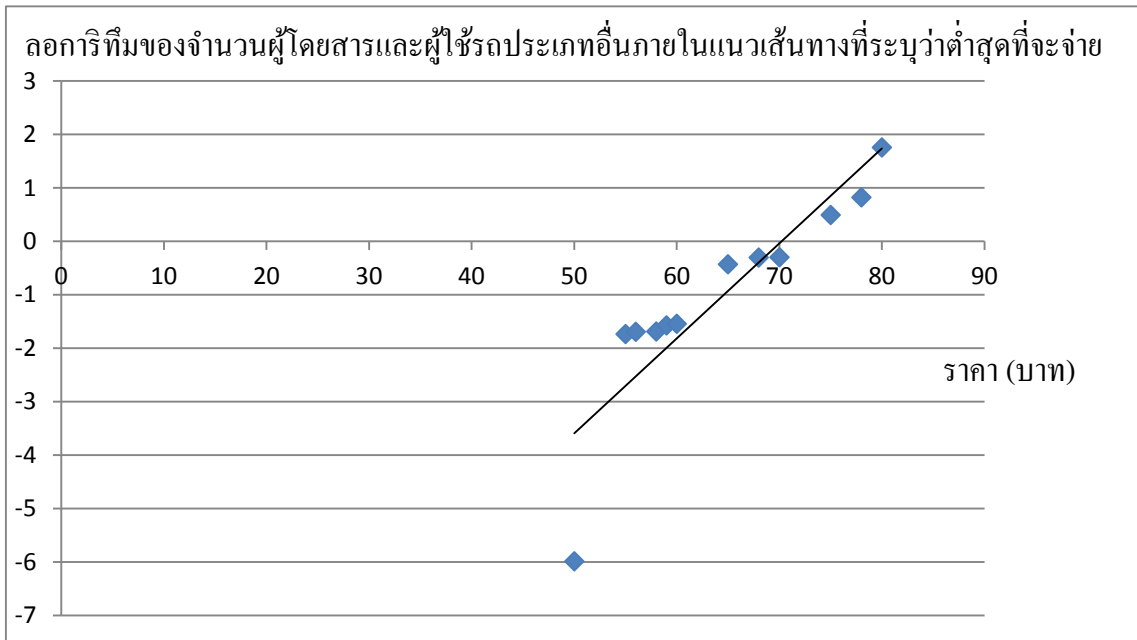
ตาราง ค-1 ค่าพารามิเตอร์ในสมการถดถอยเชิงเส้นสำหรับผู้บริโภคประเภทอื่นภายในแนวเส้นทาง

| ลำดับ ที่ | พารามิเตอร์ | ค่าสุดที่ จะจ่าย | เหมาะสม (สมเหตุ สมผล) | มีราคาแพง (แต่สามารถ ที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง (ไม่สามารถ ที่จะจ่ายได้) |
|--------------|----------------|---------------------|-----------------------------|--|--|
| 1 | a | +0.18 | -0.16 | +0.17 | -0.09 |
| 2 | b | -13.11 | +14.25 | -16.20 | +11.04 |
| 3 | R ² | 0.95 | 0.96 | 0.95 | 0.82 |

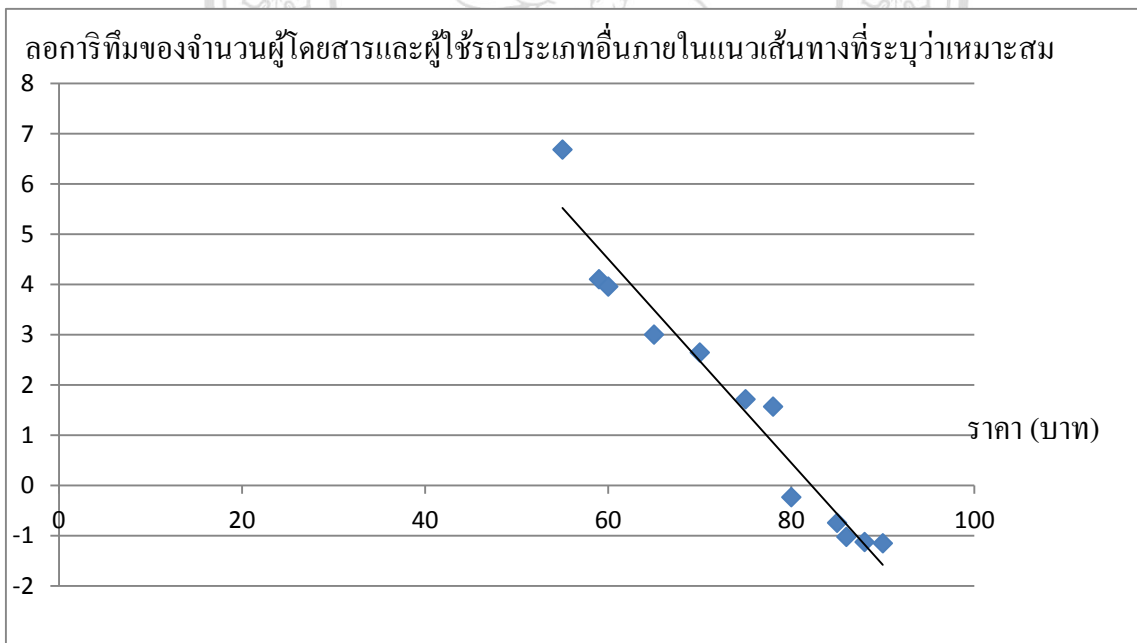


ภาพที่ ค-5 ช่วงอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมจากมุมมองของผู้บริโภคประเภทอื่นภายในแนวเส้นทาง 400 ตัวอย่าง

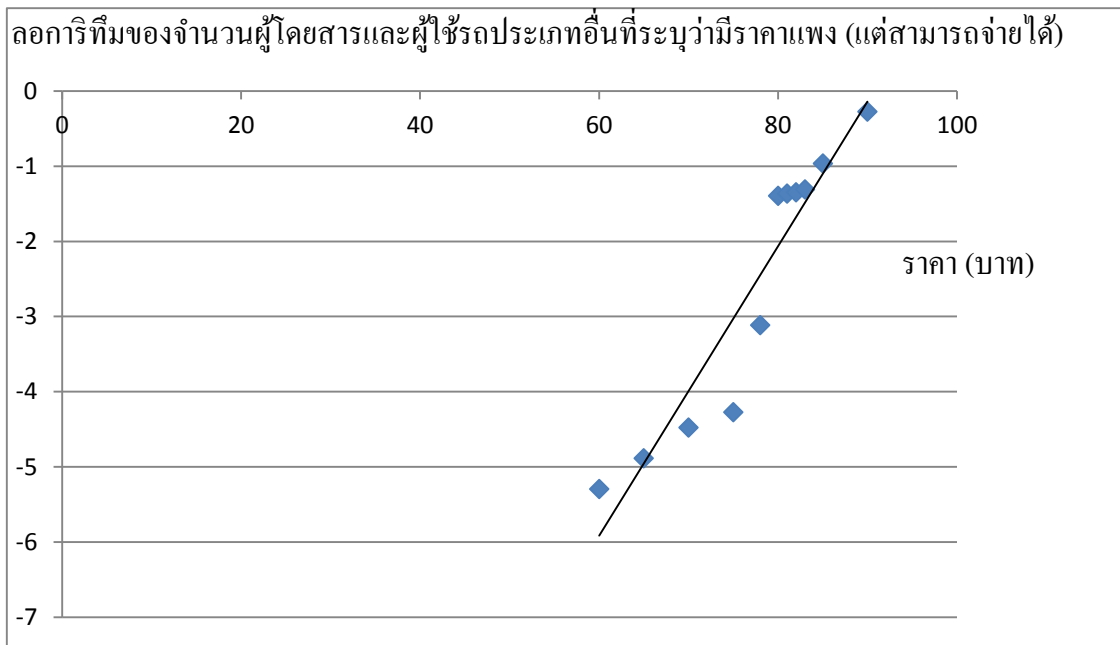
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



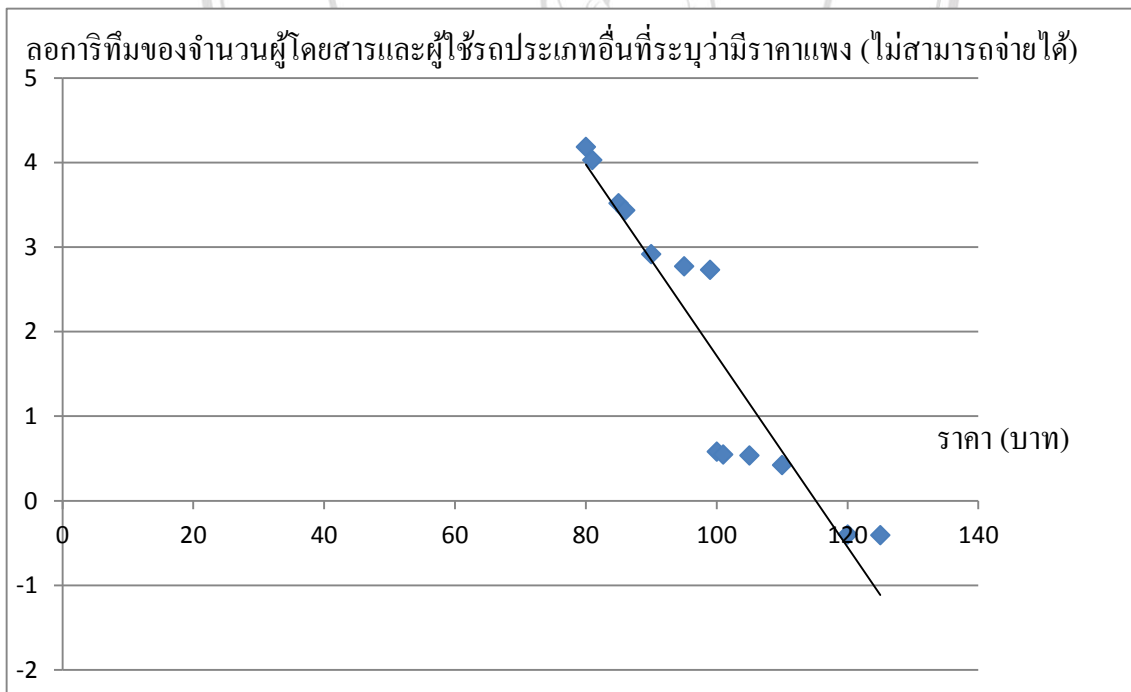
ภาพที่ ค-6 ฟังก์ชันสมการถดถอยเชิงเส้นสำหรับผู้โดยสารและผู้ใช้รถประเภทอื่นภายในแนวเส้นทางที่ระบุว่าจะง่าย



ภาพที่ ค-7 ฟังก์ชันสมการถดถอยเชิงเส้นสำหรับผู้โดยสารและผู้ใช้รถประเภทอื่นภายในแนวเส้นทางที่ระบุว่าจะเหมาะสม



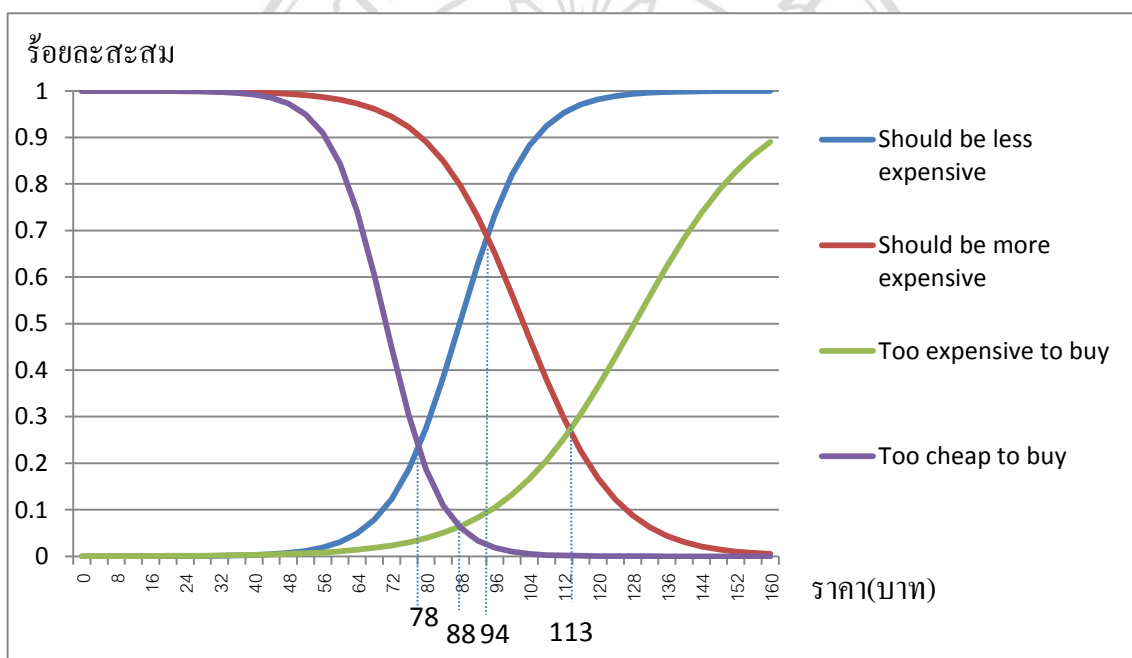
ภาพที่ ค-8 พังก์ชันสมการถดถอยเชิงเส้นสำหรับผู้โดยสารและผู้ใช้รถประเภทอื่นที่ระบุว่ามีความแพง (แต่สามารถจ่ายได้)



ภาพที่ ค-9 พังก์ชันสมการถดถอยเชิงเส้นสำหรับผู้โดยสารและผู้ใช้รถประเภทอื่นภายในแนวเส้นทางที่ระบุว่ามีความแพง (ไม่สามารถจ่ายได้)

ตาราง ค-2 ค่าพารามิเตอร์ในสมการถดถอยเชิงเส้นสำหรับผู้โดยสารและผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง

| ลำดับ ที่ | พารามิเตอร์ | ค่าสุดที่ จะจ่าย | เหมาะสม (สมเหตุ สมผล) | มีราคาแพง (แต่สามารถ ที่จะจ่ายได้) | มีราคาแพง (ไม่สามารถ ที่จะจ่ายได้) |
|--------------|----------------|---------------------|-----------------------------|--|--|
| 1 | a | +0.18 | -0.20 | +0.19 | -0.11 |
| 2 | b | -12.47 | +16.69 | -17.47 | +13.03 |
| 3 | R ² | 0.79 | 0.95 | 0.89 | 0.87 |



ภาพที่ ค-10 ช่วงอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมจากมุมมองของผู้โดยสารและผู้ใช้รถประเภทอื่นภายใน
แนวเส้นทาง 800 ตัวอย่าง

ตาราง ก-3 การคาดการณ์รายได้จากอัตราค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการเดินรถ จากอัตราค่าโดยสาร
ที่ 81 บาท (แบบภาพรวมทั้งประเทศ Program Fare V2)

| ปี | รายได้จากค่า โดยสาร | ค่าใช้จ่าย | | |
|-------|------------------------|---------------------------------|--|---------------------------|
| | | ต้นทุนผันแปร (Variable Cost) | ต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่ (Semi-variable/Semi-fix Cost) | ต้นทุนคงที่ (Fix Cost) |
| 1 | 631,800 | 411,702 | 148,414 | 51,202 |
| 2 | 631,800 | 450,240 | 148,774 | 52,328 |
| 3 | 631,800 | 471,460 | 149,134 | 53,480 |
| 4 | 631,800 | 492,952 | 149,494 | 54,656 |
| 5 | 631,800 | 514,569 | 149,854 | 55,859 |
| 6 | 631,800 | 536,461 | 150,214 | 57,088 |
| 7 | 631,800 | 558,477 | 150,574 | 58,343 |
| ผลรวม | 4,422,600 | 3,435,861 | 1,046,460 | 382,956 |

ตาราง ก-4 รายได้จากอัตราค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการเดินรถที่แปลงเป็นมูลค่าปัจจุบัน
จากอัตราค่าโดยสารที่ 81 บาท (แบบภาพรวมทั้งประเทศ Program Fare V2)

| ปี | รายได้จากค่า โดยสาร | ค่าใช้จ่าย | | |
|-------|------------------------|---------------------------------|--|---------------------------|
| | | ต้นทุนผันแปร (Variable Cost) | ต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่ (Semi-variable/Semi-fix Cost) | ต้นทุนคงที่ (Fix Cost) |
| 1 | 585,000 | 381,205 | 137,421 | 47,409 |
| 2 | 541,667 | 386,008 | 127,550 | 44,863 |
| 3 | 501,543 | 374,260 | 118,388 | 42,454 |
| 4 | 464,392 | 362,334 | 109,883 | 40,174 |
| 5 | 429,992 | 350,207 | 101,988 | 38,016 |
| 6 | 398,141 | 338,062 | 94,660 | 35,975 |
| 7 | 368,649 | 325,866 | 87,859 | 34,043 |
| ผลรวม | 3,289,385 | 2,517,942 | 777,748 | 282,934 |

ตาราง ค-5 การคาดการณ์รายได้จากอัตราค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการเดินรถ จากอัตราค่าโดยสารที่ 96 บาท (แบบภูมิภาค หมวด 4 ต่างจังหวัด)

| ปี | รายได้จากค่าโดยสาร | ค่าใช้จ่าย | | |
|-------|--------------------|---------------------------------|--|---------------------------|
| | | ต้นทุนผันแปร (Variable Cost) | ต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่ (Semi-variable/Semi-fix Cost) | ต้นทุนคงที่ (Fix Cost) |
| 1 | 748,800 | 411,702 | 148,414 | 51,202 |
| 2 | 748,800 | 450,240 | 148,774 | 52,328 |
| 3 | 748,800 | 471,460 | 149,134 | 53,480 |
| 4 | 748,800 | 492,952 | 149,494 | 54,656 |
| 5 | 748,800 | 514,569 | 149,854 | 55,859 |
| 6 | 748,800 | 536,461 | 150,214 | 57,088 |
| 7 | 748,800 | 558,477 | 150,574 | 58,343 |
| ผลรวม | 5,241,600 | 3,435,861 | 1,046,460 | 382,956 |

ตาราง ค-6 รายได้จากอัตราค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการเดินรถที่แปลงเป็นมูลค่าปัจจุบัน จากอัตราค่าโดยสารที่ 96 บาท (แบบภูมิภาค หมวด 4 ต่างจังหวัด)

| ปี | รายได้จากค่าโดยสาร | ค่าใช้จ่าย | | |
|-------|--------------------|---------------------------------|--|---------------------------|
| | | ต้นทุนผันแปร (Variable Cost) | ต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่ (Semi-variable/Semi-fix Cost) | ต้นทุนคงที่ (Fix Cost) |
| 1 | 693,333 | 381,205 | 137,421 | 47,409 |
| 2 | 641,975 | 386,008 | 127,550 | 44,863 |
| 3 | 594,422 | 374,260 | 118,388 | 42,454 |
| 4 | 550,390 | 362,334 | 109,883 | 40,174 |
| 5 | 509,621 | 350,207 | 101,988 | 38,016 |
| 6 | 471,871 | 338,062 | 94,660 | 35,975 |
| 7 | 436,918 | 325,866 | 87,859 | 34,043 |
| ผลรวม | 3,898,530 | 2,517,942 | 777,748 | 282,934 |

ตาราง ค-7 การคาดการณ์รายได้จากอัตราค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการเดินรถ จากอัตราค่าโดยสารที่ 85 บาท (อัตราค่าโดยสารจากมุมมองของผู้โดยสาร 400 ตัวอย่างที่คิดว่ามีความเหมาะสม)

| ปี | รายได้จากค่าโดยสาร | ค่าใช้จ่าย | | |
|-------|--------------------|---------------------------------|--|---------------------------|
| | | ต้นทุนผันแปร (Variable Cost) | ต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่ (Semi-variable/Semi-fix Cost) | ต้นทุนคงที่ (Fix Cost) |
| 1 | 663,000 | 411,702 | 148,414 | 51,202 |
| 2 | 663,000 | 450,240 | 148,774 | 52,328 |
| 3 | 663,000 | 471,460 | 149,134 | 53,480 |
| 4 | 663,000 | 492,952 | 149,494 | 54,656 |
| 5 | 663,000 | 514,569 | 149,854 | 55,859 |
| 6 | 663,000 | 536,461 | 150,214 | 57,088 |
| 7 | 663,000 | 558,477 | 150,574 | 58,343 |
| ผลรวม | 4,641,000 | 3,435,861 | 1,046,460 | 382,956 |

ตาราง ค-8 รายได้จากอัตราค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการเดินรถที่แปลงเป็นมูลค่าปัจจุบัน จากอัตราค่าโดยสารที่ 85 บาท (อัตราค่าโดยสารจากมุมมองของผู้โดยสาร 400 ตัวอย่างที่คิดว่ามีความเหมาะสม)

| ปี | รายได้จากค่าโดยสาร | ค่าใช้จ่าย | | |
|-------|--------------------|---------------------------------|--|---------------------------|
| | | ต้นทุนผันแปร (Variable Cost) | ต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่ (Semi-variable/Semi-fix Cost) | ต้นทุนคงที่ (Fix Cost) |
| 1 | 613,889 | 381,205 | 137,421 | 47,409 |
| 2 | 568,416 | 386,008 | 127,550 | 44,863 |
| 3 | 526,311 | 374,260 | 118,388 | 42,454 |
| 4 | 487,325 | 362,334 | 109,883 | 40,174 |
| 5 | 451,227 | 350,207 | 101,988 | 38,016 |
| 6 | 417,802 | 338,062 | 94,660 | 35,975 |
| 7 | 386,854 | 325,866 | 87,859 | 34,043 |
| ผลรวม | 3,451,823 | 2,517,942 | 777,748 | 282,934 |

ตาราง ค-9 การคาดการณ์รายได้จากอัตราค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการเดินรถจากอัตราค่าโดยสารที่ 89 บาท (อัตราค่าโดยสารจากมุมมองของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายในแนวเส้นทาง 400 ตัวอย่างที่คิดว่าจะมีความเหมาะสม)

| ปี | รายได้จากค่าโดยสาร | ค่าใช้จ่าย | | |
|-------|--------------------|---------------------------------|--|---------------------------|
| | | ต้นทุนผันแปร (Variable Cost) | ต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่ (Semi-variable/Semi-fix Cost) | ต้นทุนคงที่ (Fix Cost) |
| 1 | 694,200 | 411,702 | 148,414 | 51,202 |
| 2 | 694,200 | 450,240 | 148,774 | 52,328 |
| 3 | 694,200 | 471,460 | 149,134 | 53,480 |
| 4 | 694,200 | 492,952 | 149,494 | 54,656 |
| 5 | 694,200 | 514,569 | 149,854 | 55,859 |
| 6 | 694,200 | 536,461 | 150,214 | 57,088 |
| 7 | 694,200 | 558,477 | 150,574 | 58,343 |
| ผลรวม | 4,859,400 | 3,435,861 | 1,046,460 | 382,956 |

ตาราง ค-10 รายได้จากอัตราค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการเดินรถที่แปลงเป็นมูลค่าปัจจุบันจากอัตราค่าโดยสารที่ 89 บาท (อัตราค่าโดยสารจากมุมมองของผู้ใช้รถประเภทอื่นภายในแนวเส้นทาง 400 ตัวอย่างที่คิดว่าจะมีความเหมาะสม)

| ปี | รายได้จากค่าโดยสาร | ค่าใช้จ่าย | | |
|-------|--------------------|---------------------------------|--|---------------------------|
| | | ต้นทุนผันแปร (Variable Cost) | ต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่ (Semi-variable/Semi-fix Cost) | ต้นทุนคงที่ (Fix Cost) |
| 1 | 642,778 | 381,205 | 137,421 | 47,409 |
| 2 | 595,165 | 386,008 | 127,550 | 44,863 |
| 3 | 551,078 | 374,260 | 118,388 | 42,454 |
| 4 | 510,258 | 362,334 | 109,883 | 40,174 |
| 5 | 472,461 | 350,207 | 101,988 | 38,016 |
| 6 | 437,464 | 338,062 | 94,660 | 35,975 |
| 7 | 405,059 | 325,866 | 87,859 | 34,043 |
| ผลรวม | 3,614,262 | 2,517,942 | 777,748 | 282,934 |

ตาราง ค-11 การคาดการณ์รายได้จากอัตราค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการเดินรถ จากอัตราค่าโดยสารที่ 88 บาท (อัตราค่าโดยสารจากมุมมองของผู้โดยสารและผู้ใช้รถประเภทอื่นภายในแนวเส้นทาง 800 ตัวอย่าง ที่คิดว่ามีความเหมาะสม)

| ปี | รายได้จากค่าโดยสาร | ค่าใช้จ่าย | | |
|-------|--------------------|---------------------------------|--|---------------------------|
| | | ต้นทุนผันแปร (Variable Cost) | ต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่ (Semi-variable/Semi-fix Cost) | ต้นทุนคงที่ (Fix Cost) |
| 1 | 686,400 | 411,702 | 148,414 | 51,202 |
| 2 | 686,400 | 450,240 | 148,774 | 52,328 |
| 3 | 686,400 | 471,460 | 149,134 | 53,480 |
| 4 | 686,400 | 492,952 | 149,494 | 54,656 |
| 5 | 686,400 | 514,569 | 149,854 | 55,859 |
| 6 | 686,400 | 536,461 | 150,214 | 57,088 |
| 7 | 686,400 | 558,477 | 150,574 | 58,343 |
| ผลรวม | 4,804,800 | 3,435,861 | 1,046,460 | 382,956 |

ตาราง ค-12 รายได้จากอัตราค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการเดินรถที่แปลงเป็นมูลค่าปัจจุบัน จากอัตราค่าโดยสารที่ 88 บาท (อัตราค่าโดยสารจากมุมมองของผู้โดยสารและผู้ใช้รถประเภทอื่นภายในแนวเส้นทาง 800 ตัวอย่าง ที่คิดว่ามีความเหมาะสม)

| ปี | รายได้จากค่าโดยสาร | ค่าใช้จ่าย | | |
|-------|--------------------|---------------------------------|--|---------------------------|
| | | ต้นทุนผันแปร (Variable Cost) | ต้นทุนกึ่งผันแปรกึ่งคงที่ (Semi-variable/Semi-fix Cost) | ต้นทุนคงที่ (Fix Cost) |
| 1 | 635,556 | 381,205 | 137,421 | 47,409 |
| 2 | 588,477 | 386,008 | 127,550 | 44,863 |
| 3 | 544,886 | 374,260 | 118,388 | 42,454 |
| 4 | 504,524 | 362,334 | 109,883 | 40,174 |
| 5 | 467,152 | 350,207 | 101,988 | 38,016 |
| 6 | 432,548 | 338,062 | 94,660 | 35,975 |
| 7 | 400,508 | 325,866 | 87,859 | 34,043 |
| ผลรวม | 3,573,652 | 2,517,942 | 777,748 | 282,934 |

ภาคผนวก ง
ผลการสำรวจปริมาณผู้โดยสาร



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตาราง ง-1 การสำรวจปริมาณผู้โดยสารที่สถานีขนส่งจังหวัดตาก วันที่ 30 สิงหาคม 2557

| เวลาเริ่ม-สิ้นสุดการเดินทาง | สถานีต้นทาง | จุดจอด | จุดจอด | สถานีปลายทาง |
|-----------------------------|----------------------|---------|------------|--------------|
| | สถานีขนส่งจังหวัดตาก | บ.มูเซอ | บ.แม่ละเมา | อำเภอแม่สอด |
| 6:00 | 15 | 0 | 0 | 15 |
| 6:30 | 15 | 0 | 0 | 15 |
| 7:00 | 15 | 0 | -1 | 14 |
| 7:30 | 15 | 0 | 0 | 15 |
| 8:00 | 13 | 0 | 0 | 13 |
| 8:30 | 14 | 0 | 0 | 14 |
| 9:00 | 14 | 0 | 0 | 14 |
| 9:30 | 15 | 0 | 0 | 15 |
| 10:00 | 12 | 0 | 0 | 12 |
| 10:30 | 10 | 0 | 0 | 10 |
| 11:00 | 9 | +1 | -1 | 9 |
| 11:30 | 12 | 0 | -1 | 11 |
| 12:00 | 10 | 0 | 0 | 10 |
| 12:30 | 10 | +1 | 0 | 11 |
| 13:00 | 8 | 0 | -1 | 7 |
| 13:30 | 10 | 0 | 0 | 10 |
| 14:00 | 9 | 0 | 0 | 9 |
| 14:30 | 12 | 0 | 0 | 12 |
| 15:00 | 14 | 0 | 0 | 14 |
| 15:30 | 13 | 0 | 0 | 13 |
| 16:00 | 12 | 0 | 0 | 12 |
| 16:30 | 10 | 0 | -1 | 9 |
| 17:00 | 8 | 0 | 0 | 8 |
| 17:30 | 12 | 0 | 0 | 12 |
| 18:00 | 13 | 0 | 0 | 13 |
| 18:30 | 12 | 0 | 0 | 12 |
| 19:00 | 10 | 0 | 0 | 10 |
| 19:30 | 8 | 0 | 0 | 8 |
| 20:00 | 14 | 0 | 0 | 14 |
| รวม | 344 | +2 | 0 | 346 |

ตาราง ง-2 การสำรวจปริมาณผู้โดยสารที่ทำจอดรถของบริษัทเพชรสังวาล วันที่ 30 สิงหาคม 2557

| เวลาเริ่ม-สิ้นสุดการเดินรถ | สถานีต้นทาง | จุดจอด | จุดจอด | สถานีปลายทาง |
|----------------------------|-------------|------------|---------|----------------------|
| | อำเภอแม่สอด | บ.แม่ละเมา | บ.มูเซอ | สถานีขนส่งจังหวัดตาก |
| 6:30 | 15 | 0 | 0 | 15 |
| 7:00 | 15 | 0 | 0 | 15 |
| 7:30 | 15 | 0 | 0 | 15 |
| 8:00 | 15 | 0 | 0 | 15 |
| 8:30 | 12 | 0 | 0 | 12 |
| 9:00 | 10 | 0 | 0 | 10 |
| 9:30 | 12 | 0 | 0 | 12 |
| 10:00 | 10 | -1 | 0 | 9 |
| 10:30 | 9 | 0 | 0 | 9 |
| 11:00 | 10 | 0 | 0 | 10 |
| 11:30 | 11 | 0 | 0 | 11 |
| 12:00 | 8 | 0 | 0 | 8 |
| 12:30 | 12 | 0 | 0 | 12 |
| 13:00 | 10 | 0 | 0 | 10 |
| 13:30 | 7 | 0 | 0 | 7 |
| 14:00 | 8 | 0 | 0 | 8 |
| 14:30 | 10 | 0 | 0 | 10 |
| 15:00 | 10 | 0 | -1 | 9 |
| 15:30 | 9 | 0 | 0 | 9 |
| 16:00 | 12 | +2 | 0 | 14 |
| 16:30 | 14 | 0 | 0 | 14 |
| 17:00 | 15 | 0 | 0 | 15 |
| 17:30 | 14 | 0 | 0 | 14 |
| 18:00 | 13 | 0 | 0 | 13 |
| รวม | 276 | +2 | 0 | 278 |

หมายเหตุ: + ผู้โดยสารขึ้นระหว่างทาง - ผู้โดยสารลงระหว่างทาง

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล

นายรัตนพงษ์ ชั่งชัว

วันเดือนปีเกิด

30 สิงหาคม พ.ศ.2532

ประวัติการศึกษา

ปีการศึกษา 2550 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย
โรงเรียนนวมินทราชูทิศ มัชฌิม

ปีการศึกษา 2554 วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved