



สรุปและข้อเสนอแนะ

โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ประกอบด้วยทางด่วนสายดินแดง - ท่าเรือ บางนา - ท่าเรือ และดาวคะนอง - ท่าเรือ เป็นโครงการที่ก่อสร้างขึ้นเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร และขนส่งในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งดำเนินการโดยทางพิเศษแห่งประเทศไทย การดำเนินงานเป็นการให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้ทางด่วน เพื่อให้เดินทางสู่จุดหมายปลายทางด้วยความ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย การดำเนินงานได้เริ่มให้บริการแก่ประชาชน เมื่อเดือนตุลาคม 2524 หลังจากก่อสร้างทางด่วนสายดินแดง - ท่าเรือ เสร็จเป็นสายแรก และได้ขยายบริการ ทางด่วนสายบางนา - ท่าเรือ เมื่อมกราคม 2526 และจะเปิดให้บริการสายดาวคะนอง - ท่าเรือ ในปลายปี 2530 อีกหนึ่งสาย ซึ่งจะทำให้โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 เสร็จสมบูรณ์ต่อไป

จากการศึกษาการดำเนินงานโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 สรุปได้ดังนี้

1. โครงสร้างการบริหาร

1.1 การแบ่งส่วนงาน หลังจากมีการปรับปรุงการแบ่งส่วนงาน มา 2 ครั้ง เพื่อให้การดำเนินงานโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 อย่างสมบูรณ์ยิ่งขึ้นปรากฏว่าในปัจจุบัน การ แบ่งส่วนงานโดยทั่วไปมีความเหมาะสม และสอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ในการดำเนินงานของการ ทางพิเศษฯ

ข้อเสนอแนะ แม้ว่าการทางพิเศษฯ จะมีโครงสร้างและการแบ่งส่วนงาน ที่เหมาะสมกับอำนาจหน้าที่และขอบเขตของการดำเนินงานในปัจจุบันแล้วก็ตาม แต่ควรที่การ ทางพิเศษฯ จะมีการศึกษาและพัฒนาองค์การเพื่อเตรียมรองรับกับปริมาณงาน ที่เพิ่มขึ้นต่อไปใน อนาคต โดยเฉพาะเมื่อการก่อสร้างสายดาวคะนอง - ท่าเรือ เสร็จและเปิดให้บริการในปลาย ปี 2530 ต่อไป

1.2 การปฏิบัติงาน การปฏิบัติงานของพนักงานมักจะประสบกับปัญหาความ ล่าช้าในการดำเนินงาน อันเนื่องมาจากขั้นตอนการดำเนินงานมีมากเกินไป และจากการศึกษา พบว่า พนักงานมักจะประสบกับปัญหา ไม่มีแนวทางในการปฏิบัติงานต่อไป ขาดความร่วมมือจาก

ผู้ที่เกี่ยวข้อง สำหรับพนักงานในฝ่ายบริการทางด่วน ซึ่งเป็นผู้บริการแก่ประชาชนโดยตรง มักจะประสบกับปัญหาอุปสรรคซ้ำๆ

ข้อเสนอแนะ หากพนักงานได้เข้าใจระบบการทำงาน ระเบียบ วิธีการปฏิบัติงานอย่างแท้จริงแล้ว พนักงานจะสามารถปฏิบัติงานได้อย่างรวดเร็วและคล่องตัวมากขึ้น แม้จะมีขั้นตอนดำเนินงานมากเพียงไร และการทางพิเศษฯ ควรจะดำเนินการดังนี้

1. ให้แยกแผนกพัฒนาบุคคลและระบบงาน ออกมาเป็นแผนกพัฒนาบุคคล และแผนกพัฒนาระบบงาน ซึ่งอยู่ภายในกองการเจ้าหน้าที่เช่นเดิม ทั้ง 2 แผนก ซึ่งจะสามารถทำให้การศึกษาวิเคราะห์ระบบงาน สามารถดำเนินการได้อย่างจริงจัง เพราะที่ผ่านมา ยังไม่มีการศึกษาวิเคราะห์ในด้านนี้ในแผนกพัฒนาบุคคลและระบบงานเลย

2. ดำเนินการปรับปรุง คู่มือ ระเบียบ วิธีการปฏิบัติงาน ที่มีอยู่ให้ดีขึ้น โดยให้มีการอธิบายถึง ระเบียบ วิธีการปฏิบัติงานของพนักงานอย่างละเอียด ชัดเจน และเข้าใจง่าย ตลอดจนอธิบายถึงขั้นตอนในการดำเนินงานทั้งในส่วนของงานต่าง ๆ และระบบงานทั้งหมด เพื่อให้สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานได้อย่างแท้จริงด้วย และที่สำคัญจะต้องแจ้งให้พนักงานทุกคนได้ไว้อ่านเพื่อศึกษาและทำความเข้าใจอย่างละเอียด จะช่วยให้พนักงานไม่ต้องอาศัยผู้บังคับบัญชาชี้แนะ และแก้ปัญหาให้อยู่ตลอดเวลา ผู้บังคับบัญชาจะมีเวลาทำหน้าที่ตามบทบาทของตนมากขึ้น และพนักงานก็จะเข้าใจ มีแนวทางในการปฏิบัติงาน และแม้ว่าการดำเนินงานจะมีขั้นตอนมากเพียงไร พนักงานเข้าใจในหน้าที่ของตนและระบบงานอื่น ๆ แล้ว ก็สามารถปฏิบัติงานได้อย่างรวดเร็ว และคล่องตัวมากขึ้น

3. ควรจะจัดให้มีการประชุมหารือในระดับต่าง ๆ เช่น ระดับกอง ระดับฝ่าย อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาและพนักงานได้มีการทบทวนปัญหาในการปฏิบัติงาน เพื่อทำความเข้าใจศึกษาวิเคราะห์ และหาข้อยุติร่วมกันในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น และอาจเสนอผู้บริหารเพื่อพิจารณาและตัดสินใจต่อไป

1.3 อัตราค่าจ้าง อัตราค่าจ้างของการทางพิเศษฯ ถูกกำหนดจำนวนพนักงานในแต่ละปี โดยคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ผ่านมากการบรรจุพนักงานเข้าทำงาน มีการบรรจุน้อยกว่าจำนวนพนักงานที่ได้รับการอนุมัติทั้งนี้เนื่องจากการอนุมัติอัตราไว้เพื่อเตรียมรองรับปริมาณการจราจรที่สูงกว่าปกติ จะสามารถบรรจุพนักงานได้โดยไม่ต้องรออนุมัติ แต่มีข้อสังเกตว่า ตำแหน่งรองผู้ว่าการฝ่ายวางแผนและพัฒนา ยังไม่มีการแต่งตั้งบุคคล

โตมาดำรงตำแหน่งนี้เป็นเวลานาน ตั้งแต่มีการปรับปรุงการแบ่งส่วนงานในปี 2524 แต่ได้ให้  
 รองผู้ว่าการฝ่ายบริหารและฝ่ายปฏิบัติการมาทำหน้าที่รักษาการแทนในตำแหน่งนี้อีกตำแหน่งหนึ่ง  
 ทำให้การบริหารงานทั้งในฝ่ายของรองผู้ว่าการฝ่ายปฏิบัติการ และรองผู้ว่าการฝ่ายวางแผน  
 และพัฒนา ไม่สามารถทำได้เต็มที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นตำแหน่งที่สำคัญในการบริหาร  
 งานของการทางพิเศษ ด้วย

ข้อเสนอแนะ เปร่งรัดให้มีการแต่งตั้งรองผู้ว่าการฝ่ายวางแผนและพัฒนา  
 โดยเร็วที่สุด เพื่อให้รองผู้ว่าการฝ่ายปฏิบัติการ รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร และรองผู้ว่าการฝ่าย  
 วางแผนและพัฒนาได้บริหารงานได้อย่างเต็มที่

1.4 การฝึกอบรมพัฒนา ที่ผ่านมาการดำเนินการฝึกอบรมพัฒนาบุคลากรของ  
 การทางพิเศษ แผนกพัฒนาบุคคล และระบบงานสามารถดำเนินการได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้เพราะ  
 ผู้บริหารได้เห็นความสำคัญของการพัฒนาบุคลากรในองค์กร

ข้อเสนอแนะ การพัฒนาฝึกอบรมพนักงาน ยังคงจะต้องดำเนินการต่อไปอย่าง  
 ต่อเนื่อง และประสานควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบงานด้วย

1.5 สวัสดิการ การทางพิเศษ นับได้ว่าเป็นหน่วยงานที่สวัสดิการแก่  
 พนักงานที่ดีที่สุดแห่งหนึ่ง พนักงานโดยส่วนใหญ่มักพอใจในสวัสดิการที่ได้รับด้วย แต่ยังมีพนักงาน  
 ที่มีความต้องการให้มีการเพิ่มหรือปรับปรุงสวัสดิการบางอย่างแก่พนักงานโดยเฉพาะสวัสดิการที่  
 เกี่ยวกับปัจจัยสี่ในการดำรงชีวิต เช่น การเบิกค่ารักษาพยาบาลจากโรงพยาบาลเอกชน สำหรับ  
 ผู้ป่วยนอก สวัสดิการด้านที่อยู่อาศัย และให้พนักงานอื่นทางด่วนโดยได้รับการยกเว้นค่าผ่านทาง

ข้อเสนอแนะ แม้ว่าสวัสดิการโดยทั่วไปของการทางพิเศษ สดอยู่ใน  
 ระดับที่ดี แต่หากมีพนักงานไม่พอใจในสวัสดิการที่มีอยู่ ก็อาจจะทำให้การปฏิบัติงานของพนักงาน  
 มีประสิทธิภาพต่ำลงได้ โดยเฉพาะปัญหาที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยสี่ในการดำรงชีวิต ดังนั้นการทาง  
 พิเศษ ควรที่จะเห็นความสำคัญและเข้าไปศึกษาถึงความเดือดร้อนของพนักงานในเรื่องนี้ เช่น  
 ด้านที่อยู่อาศัย ควรที่จะประสานงานกับการเคหะแห่งชาติ ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ เช่นกัน  
 สัตหาที่อยู่อาศัยในราคาที่ถูก และเหมาะสมให้กับพนักงานที่เดือดร้อน ส่วนการเบิกค่ารักษา  
 พยาบาลจากโรงพยาบาลเอกชนสำหรับผู้ป่วยนอกนั้น ควรที่จะประสานงานกับกระทรวงการคลัง  
 เพื่อหารือเกี่ยวกับระเบียบการเบิกค่ารักษาพยาบาล โดยชี้แจงถึงความจำเป็นในการเบิกค่ารักษา  
 พยาบาลดังกล่าวด้วย

สำหรับการยกเว้นค่าผ่านทางสำหรับพนักงานของการทางพิเศษฯ นั้น ไม่สมควรอย่างยิ่ง เพราะจากการที่ไม่มีการยกเว้น หรือลดหย่อนการเก็บค่าบริการของการทางพิเศษฯ ถือเป็นแบบอย่างที่ดีแก่รัฐวิสาหกิจอื่นที่มักจะมี การยกเว้นหรือลดหย่อนค่าบริการแก่พนักงานในรัฐวิสาหกิจนั้น ๆ ซึ่งเป็นที่ไม่พอใจแก่ประชาชนโดยทั่วไปอยู่แล้ว

## 1.6 การประเมินผล

1.6.1 การประเมินผลดำเนินงาน เป็นการรายงานผลการดำเนินงานของฝ่ายต่าง ๆ ในรอบเดือนเท่านั้น ยังไม่มีการศึกษาวิเคราะห์ในปัญหา หรือแนวทางต่าง ๆ แก่ผู้บริหารแต่อย่างใด โดยเฉพาะอย่างยิ่งไม่มีการวิเคราะห์ประเมินผลโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรรมการเกือบทั้งหมดเป็นผู้แทนจากส่วนราชการต่าง ๆ และแต่ละท่านก็เป็นข้าราชการระดับผู้บริหาร ซึ่งไม่มีเวลามาศึกษาวิเคราะห์ในรายละเอียดต่าง ๆ ได้

ข้อเสนอแนะ นอกจากจะมีการรายงานผลการดำเนินงานของแต่ละฝ่ายในแต่ละเดือนแล้ว ควรที่จะมีการวิเคราะห์ประเมินผลการดำเนินโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 เป็นระยะ ๆ ด้วย เช่น ทุก ๆ 3 เดือน หรือทุก ๆ 6 เดือน เพื่อเป็นการศึกษาวิเคราะห์ถึงการดำเนินโครงการว่ามีปัญหา อุปสรรค อย่างไร สาเหตุของปัญหา แนวทางแก้ไข ปัญหา โดยเสนอทางเลือกและเสนอแนะเพื่อประกอบการตัดสินใจแก่ผู้บริหารต่อไป

1.6.2 การประเมินผลการปฏิบัติงาน การประเมินผลในดำนนี้ มีการประเมินผลปีละ 2 ครั้ง เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเลื่อนขั้นเงินเดือนประจำปี แต่ที่ผ่านมากการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานจะเป็นความลับ ทำให้พนักงานไม่สามารถทราบถึงการปฏิบัติงานของตนเหมาะสมและถูกต้อง ตามที่ผู้บังคับบัญชาต้องการหรือไม่อย่างไร พนักงานไม่ทราบว่า จะปรับปรุงการปฏิบัติงานของตนให้ดีขึ้นในด้านใดและอย่างไร สิ่งจะเหมาะสม

ข้อเสนอแนะ ควรจะมีการชี้แจงหลักการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานว่าเป็นอย่างไร และเมื่อประเมินผลแล้ว ควรที่จะให้ผู้ถูกประเมินได้รับทราบถึงผลการประเมินว่าเป็นอย่างไร เพื่อนำไปปรับปรุงและพัฒนาการประพฤติ และปฏิบัติงานของตนให้ดีขึ้น

## 2. การให้บริการ

จากการศึกษาพบว่า การให้บริการแก่ผู้ใช้ทางด่วน สามารถให้บริการในด้านความสะอาด และรวดเร็ว เป็นที่พอใจแก่ประชาชนผู้ใช้ทางด่วน ตามวัตถุประสงค์ของโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 เป็นอย่างดี ผู้ใช้ทางด่วนสามารถเดินทางสู่จุดหมายได้เร็วขึ้น แม้บางรายต้องใช้ระยะทางในการเดินทางเพิ่มขึ้นก็ตาม แต่ก็สามารถช่วยลดเวลาในการเดินทางเช่นกัน

สำหรับการให้บริการของพนักงานเก็บค่าผ่านทางนั้น ผู้ใช้ทางด่วนเห็นว่าบริการได้ดีเป็นที่พอใจแก่ผู้ใช้ทางด่วนเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตามผู้ใช้ทางด่วนเมื่อขับรถอยู่บนทางด่วนมักจะประสบกับปัญหาต่าง ๆ เช่น การขับรถติดกฎจราจรของผู้ใช้ทางด่วนของผู้อื่น รถติดบริเวณทางลงทางด่วน ส่วนใหญ่จะเป็นบริเวณทางลงสู่ชุมชน พระราม 4 เพชรบุรี และเกษมราษฎร์ 1

ในด้านความปลอดภัยในการใช้ทางด่วนนั้น เป็นเรื่องที่มีความสำคัญมากที่สุดอย่างหนึ่งของวัตถุประสงค์ของโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 จากการศึกษพบว่า การทางพิเศษฯ ยังไม่สามารถทำให้ผู้ใช้ทางด่วนเห็นว่า การใช้ทางด่วนจะมีความปลอดภัยเท่าที่ควร ทั้งนี้เพราะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนทางด่วนเฉลี่ยวันละ 1.07 ราย ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและชีวิตเป็นจำนวนมาก สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางด่วนพบว่า เกิดจากการขับรถเร็วเกินไป ประมาทและผิดกฎจราจรมากที่สุด สภาพถนนบนทางด่วนไม่ดี คือถนนลื่น โดยเฉพาะช่วงฝนตก และสัญญาณต่าง ๆ บนทางด่วนยังไม่ดีพอ แต่อย่างไรก็ดี การทางพิเศษฯ ก็ได้จัดให้มีหน่วยกู้ภัย และพนักงานจัดการจราจรบนทางด่วน เพื่อคอยช่วยเหลือผู้ใช้ทางด่วนเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือเกิดเหตุขัดข้องขึ้น ซึ่งก็สามารถช่วยเหลือผู้ใช้ทางด่วนได้เป็นอย่างดี

ข้อเสนอแนะ การทางพิเศษฯ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องสร้างภาพลักษณ์ของการใช้ทางด่วน ว่านอกจากจะได้รับความสะอาดและรวดเร็วแล้ว จะต้องทำให้ผู้ใช้ทางด่วนเกิดความมั่นใจในความปลอดภัยในขณะที่ใช้ทางด่วนให้มากที่สุด และอย่างน้อยก็ต้องให้ผู้ใช้ทางด่วนมีความรู้สึกว่า การใช้ทางด่วนมีความปลอดภัยมากกว่าการใช้ถนนทั่วไป ทั้งนี้การทางพิเศษฯ จะต้องใช้วิธีการและมาตรการต่าง ๆ ที่จะช่วยป้องกันอุบัติเหตุบนทางด่วน อย่างจริงจัง ควบคู่ไปกับการให้บริการที่สะอาดและรวดเร็วดังนี้

1. ติดตั้งและปรับปรุงป้ายและสัญญาณต่าง ๆ บนทางด่วนให้ชัดเจน และเข้าใจได้ง่ายที่สุด



2. ทำการปรับปรุงบริเวณทางลง ที่มีปัญหาการจราจรที่ติดขัด เช่น ขยายบริเวณทางลงให้กว้างขึ้น ดำเนินการประสานงานกับตำรวจท้องที่ในบริเวณทางลงที่มีการจราจรติดขัด ให้ระบายนรถจากทางด่วนให้มากขึ้น และปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร ให้มีความสัมพันธ์กับระบบการจราจรในบริเวณนั้น
3. กวดขัน และตรวจสอบผู้ขับรถ ผิดกฎจราจรบนทางด่วน โดยเฉพาะผู้ขับรถที่ขับด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนดไว้ ซึ่งเป็นต้นเหตุสำคัญในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนทางด่วนมากที่สุด และจะต้องดำเนินการอย่างจริงจัง และต่อเนื่องด้วย
4. ตรวจสอบและห้ามรถที่ไม่อยู่ในสภาพที่จะขับบนทางด่วนได้ เพราะนอกจากจะเป็นภาระในการช่วยเหลือของหน่วยกู้ภัยแล้ว ยังเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางด่วนด้วย
5. ในเวลากลางวันเมื่อเกิดฝนตก ก็ควรที่จะเปิดไฟส่องถนน ให้ผู้ขับขี่ได้เห็นสภาพทั่วไปบนทางด่วนได้ชัดเจนด้วย

### 3. การบริหารการเงิน

ในปัจจุันการทางพิเศษฯ มีกำไรจากการดำเนินงาน และเป็นหนึ่งในจำนวนรัฐวิสาหกิจไม่กี่แห่งที่สามารถทำกำไรเป็นสิ่งเป็นรายได้ของรัฐ เช่น ในปี 2527 สามารถหารรายได้และมีกำไรสุทธิถึง 280.10 ล้านบาท และทำกำไรเป็นสิ่งเป็นรายได้ของรัฐถึง 50 ล้านบาท

แต่อย่างไรก็ดี แม้ว่าในปัจจุันการทางพิเศษฯ จะมีการเป็นจำนวนมาก แต่เนื่องจากการลงทุนในโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ต้องใช้เงินลงทุนสูงมาก และต้องชำระหนี้เงินกู้และดอกเบี้ยเป็นจำนวนมาก ทั้งที่ได้รับเงินอุดหนุนทั้งในรูปแบบเงินให้เปล่าและ เงินกู้ โดยไม่คิดดอกเบี้ยและกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ ทำให้การทางพิเศษฯ อยู่ในฐานะที่สามารถเลี้ยงตัวเองได้เท่านั้น จากรายได้ในปัจจุัน และแนวโน้มในอนาคต ภายใต้อัตราค่าผ่านทางที่เก็บอยู่ในปัจจุัน หากจะมีการขยายการลงทุนในโครงการต่อไปแล้ว การทางพิเศษฯ ก็ไม่อยู่ในฐานะที่จะทำได้ เนื่องจากการลงทุนระบบทางด่วนนั้น ต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก และโดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐบาลก็มีนโยบายที่แน่ชัดแล้วว่า จะไม่มีการให้เงินอุดหนุนแก่รัฐวิสาหกิจ โดยเฉพาะการทางพิเศษฯ อีกต่อไป ซึ่งการไม่ให้เงินอุดหนุนดังกล่าวแล้ว จะทำให้การดำเนินงานที่จะขยายการลงทุนนั้น มีผลตอบแทนจากการลงทุนต่ำมาก หรืออาจขาดทุนก็

ได้ แต่ถ้าหากรัฐบาลต้องการให้ลงทุนเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรแล้ว จะต้องมีการพิจารณาถึงการปรับอัตราค่าผ่านทางและอาจต้องกู้เงิน โดยรัฐบาลเป็นผู้ค้ำประกัน มาชดเชยฐานะการเงินที่มีกระแสเงินสดขาดมือก็ได้

### ข้อเสนอแนะ

หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะมีการขยายการลงทุนโครงการต่อไป ในอนาคตแล้ว ก็สามารถทำได้ โดยการลดรายจ่าย และเพิ่มรายได้

1. การลดรายจ่ายนั้น เนื่องจากการทางพิเศษฯ ในปัจจุบันก็ได้พยายามใช้จ่ายอย่างประหยัด และใช้อย่างมีประสิทธิภาพพอสมควร ตามนโยบายของคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และนโยบายของรัฐบาลอยู่แล้ว และรายจ่ายผูกพันประจำ ได้แก่ ดอกเบี้ย และค่าเสื่อมราคาอยู่ในสัดส่วนที่สูงมาก คือ 60 - 70% ซึ่งไม่สามารถตัดทอนได้เลย สำหรับรายจ่ายด้านบุคคลและสำนักงาน ควรจะให้เอกชนเข้ามา ดำเนินการแทนในงานที่ใช้พนักงานในระดับที่ไม่ต้องใช้ความรู้ และความสามารถสูง เช่น พนักงานทำความสะอาด เป็นต้น ซึ่งจะเป็นการลดภาระในการจ้างงาน ค่าจ้างแรงงาน ที่จะทึ้นทุกปี ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสวัสดิการต่าง ๆ

2. การเพิ่มรายได้ การทางพิเศษฯ จะต้องทำการปรับอัตราค่าผ่านทางต่อไปให้เหมาะสม เพื่อให้สามารถขยายการลงทุนในโครงการต่อไปในอนาคต ซึ่งรัฐบาลก็ได้อนุมัติในหลักการเกี่ยวกับการปรับอัตราค่าผ่านทางของการทางพิเศษฯ ในอัตราที่เหมาะสม ให้สามารถเลี้ยงตัวเองได้ และสามารถขยายงานต่อไปในอนาคต ดังนั้นการทางพิเศษฯ สิ่งควรที่จะปรับอัตราค่าผ่านทางอย่างเป็นขั้นตอน ดังนี้

2.1 ควรปรับอัตราค่าผ่านทางสำหรับรถทุกประเภทอีกคันละ 10 บาท หลังจากได้เปิดให้บริการทางด่วนสายดาวคะนอง - ท่าเรือ ในปลายปี 2530 ซึ่งจะครบระบบของโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1

2.2 หลังจากนั้น เมื่อการทางพิเศษฯ ได้ลงทุนขยายโครงการต่อไปในอนาคต ก็ควรที่จะปรับอัตราค่าผ่านทางอีกเป็นระยะ ๆ อย่างเหมาะสมต่อไป

2.3 ควรจะหาการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการเก็บค่าผ่านทางในอัตราตามระยะทางที่ใช้

3. ควรวริเริ่มศึกษาถึงการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนกับการทางพิเศษฯ ในโครงการที่จะขยายต่อไปในอนาคต



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย