

บทที่ 1

บทนำ



1. สภาพปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นนครหลวงที่มีพื้นที่ 1,568 ตารางกิโลเมตร มีประชากรในปี 2526 ประมาณ 5.05 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2516 ซึ่งมีประมาณ 4 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 26.3 ในช่วง 10 ปี ทางด้านถนนก็ได้มีการก่อสร้างเพิ่มขึ้นมาก จากปี 2516 ซึ่งมีประมาณ 800 กิโลเมตรเป็น 1,200 กิโลเมตร ในปี 2526 คือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 50 ในช่วง 10 ปี แต่ในขณะที่เดียวกันปรากฏว่ายานพาหนะในกรุงเทพมหานครกลับเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงมากกว่า คือจากประมาณ 310,000 คัน ในปี 2516 เป็น 942,000 คัน ในปี 2526 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 204 ในช่วง 10 ปี ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครที่ทวีเพิ่มขึ้นมาตลอด และมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นต่อไปในอนาคต

รัฐบาลเองได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวพอสมควร จึงได้จัดตั้งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขึ้น เพื่อทำการก่อสร้างระบบทางด่วน เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ให้ประชาชนสามารถเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางโดยใช้ทางด่วน ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

ดังนั้นการดำเนินงานโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 จึงได้เริ่มขึ้น ซึ่งเป็นการดำเนินงานที่มีผลกระทบต่อประชาชนโดยทั่วไปในกรุงเทพมหานคร หากการดำเนินงานให้บริการของการทางพิเศษฯ ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถบรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของโครงการแล้ว จะก่อผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจและสังคมโดยส่วนรวมให้เกิดแก่กรุงเทพมหานครและประชาชนชาติโดยส่วนรวมเป็นอย่างมาก

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาการดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ว่าสามารถปฏิบัติงานให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้หรือไม่ โดยวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และหาแนวทางเสนอแนะแก้ไขและปรับปรุงการดำเนินงานโดยพิจารณาถึง

1. ความเหมาะสมของโครงสร้างการบริหารของโครงการ
 2. คุณภาพของการให้บริการแก่ประชาชน
3. สัมมนาดูงานของการศึกษา
1. ขั้นตอนการดำเนินงานมีมากเกินไป ทำให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน
 2. การให้บริการยังไม่สะดวก ปลอดภัย และรวดเร็วเท่าที่ควร
 3. อัตราค่าบริการในปัจจุบัน ไม่เอื้ออำนวยต่อการขยายโครงการต่อไปในอนาคต
4. ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาในเรื่องนี้ จะศึกษาถึงการดำเนินงาน ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินงาน และปัญหาในการให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้ทางด่วน ตั้งแต่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 คือ เดือนตุลาคม 2524 จนถึง กันยายน 2528 ซึ่งเป็น การสิ้นสุดของปีงบประมาณ 2528

5. วิธีการศึกษา

วิธีการศึกษาในวิทยานิพนธ์ ได้อาศัยข้อมูลจากแหล่งที่มาดังนี้

4.1 ข้อมูลปฐมภูมิ ได้มาจาก

ก) การสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในระดับต่าง ๆ เช่น พนักงานในระดับปฏิบัติการ ระดับหัวหน้าแผนก ระดับหัวหน้ากอง และผู้อำนวยการฝ่าย

ข) การออกแบบสอบถาม ซึ่งได้แบ่งออกเป็น 2 ชุดคือ

- แบบสอบถามสำหรับพนักงานในระดับปฏิบัติงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งได้แยกแจกแบบสอบถามเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่เป็นพนักงานในฝ่ายบริหารทางด่วน ซึ่งทำหน้าที่เกี่ยวกับการให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้ทางด่วนโดยตรง ซึ่งมีพนักงานระดับปฏิบัติการจำนวน 393 คน ไป 112 ชุด คิดเป็นร้อยละ 28.5 ของพนักงานดังกล่าว ได้รับคำตอบกลับมามีจำนวน 100 ชุด คิดเป็นร้อยละ

89.29 ของแบบสอบถามที่แจกไปในฝ่ายบริหารทางด่วน และแจกให้พนักงานในฝ่ายและสำนักอื่น ๆ ซึ่งมีพนักงาน ในระดับปฏิบัติการจำนวน 382 คน โดยแจกไปจำนวน 105 ชุด คิดเป็นร้อยละ 95.24 ของแบบสอบถามที่แจก ไปในกลุ่มนี้

- แบบสอบถามสำหรับผู้ใช้ทางด่วน โดยการสุ่มตัวอย่างโดย กำหนดเฉพาะผู้ใช้ทางด่วนเท่านั้น และแจกแบบสอบถามแก่ ผู้ใช้รถแต่ละประเภทตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ที่ใกล้เคียงกับ จำนวนของบริหารทางด่วนที่ใช้ทางด่วน ในปี 2528 เป็นหลัก โดยการกระจายแบบสอบถามตามอาชีพต่าง ๆ เช่น ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน วิศวกร แพทย์ เป็นต้น โดยกระจายการสุ่มตัวอย่างตามจุดต่าง ๆ อย่าง กว้าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้แจกแบบสอบถามไป จำนวน 400 ชุด ได้รับคำตอบกลับมามีจำนวน 334 ชุด คิด เป็นร้อยละ 83.5 ของจำนวนแบบสอบถามที่แจกไป

4.2 ข้อมูลทุติยภูมิ ได้จากการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร หนังสือต่าง ๆ โดยมา จากแหล่งต่าง ๆ ดังนี้ หอสมุด จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนัก งานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ลักษณะของการวิเคราะห์ จะวิเคราะห์ในเชิงตัวเลข ซึ่งจะใช้ในการวิเคราะห์ ข้อมูลจากแบบสอบถาม โดยการนำเป็นรูปของตาราง และมีการเก็บร้อยละ เพื่อความสะดวก ในการพิจารณา เปรียบเทียบ

5. ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา

5.1 เพื่อให้ทราบถึงแนวทางในการดำเนินงาน การแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ อันจะเป็นประโยชน์แก่รัฐบาล ผู้สนใจและผู้ที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้

- 5.2 เพื่อเป็นข้อเสนอแนะในการแก้ไขและปรับปรุงการดำเนินงานของการทางพิเศษ
แห่งประเทศไทย
- 5.3 เพื่อเป็นพื้นฐานในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาและตัดสินใจลงทุนในระบบ
ทางด่วนขั้นต่อไป



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย