

การศึกษาการดำเนินงานโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



นายอดิสรณ์ อโนทัยสินทวี

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทชั้นศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต

ภาควิชาพณิชยศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

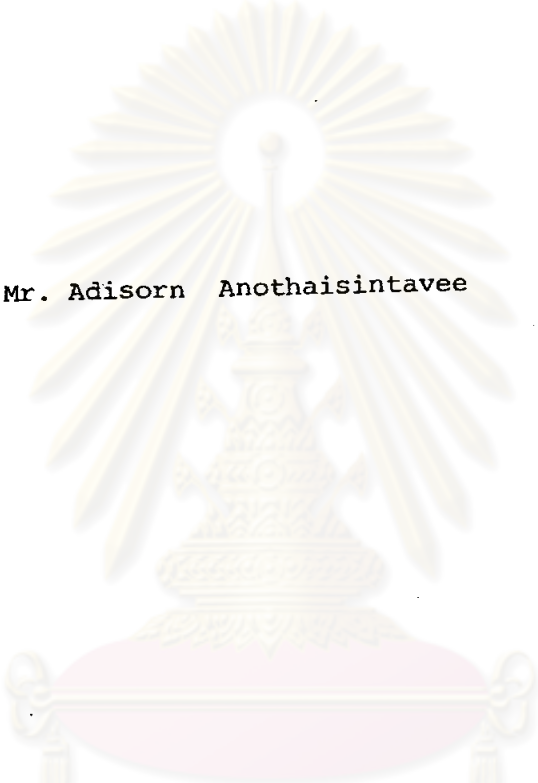
พ.ศ. 2529

ISBN 974-566-399-9

013352

i 18176483

A STUDY ON OPERATION OF THE FIRST STAGE EXPRESSWAY SYSTEM OF THE
EXPRESSWAY AND RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND



Mr. Adisorn Anothaisintavee

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Commerce

Department of Commerce

Graduate School

Chulalongkorn University

1986

ISBN 974-566-399-9

หัวข้อวิทยานิพนธ์ การศึกษาการดำเนินงานโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

โดย นายอดิสรณ์ อโนทัยสินทวี

อาจารย์ที่ปรึกษา นายสมหมาย ภาชี

อาจารย์ผู้ทรมมา ชำนาญเวช

ภาควิชา พาณิชยศาสตร์



บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทมหาบัณฑิต

.....
(รองศาสตราจารย์ ดร.สรชัย พิศาลบุตร)

รักษาการในตำแหน่งรองคณบดีฝ่ายวิชาการ
ปฏิบัติราชการแทนรักษาการในตำแหน่งคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการวิทยานิพนธ์

.....
(ศาสตราจารย์ ดร.นราศรี ไววนิชกุล)

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุ่มน มาลาสิทธิ์)

.....
(อาจารย์ ดร.อนันต์ชัย คงจันทร์)

.....
(นายสมหมาย ภาชี)

.....
(อาจารย์ผู้ทรมมา ชำนาญเวช)

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การศึกษาการดำเนินงานโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	
ชื่อผู้ผลิต	นายอดิสรณ์ อโนทัยสินทวี	
อาจารย์ที่ปรึกษา	นายล้มหมามวย	ภาณุ
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	อาจารย์สุทธิมา	ชานามญ เวช
ภาควิชา	พาณิชยศาสตร์	
ปีการศึกษา	2528	



บทคัดย่อ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินกิจการในด้านการก่อสร้างและให้บริการแก่ประชาชน ในโครงการระบบทางด่วน และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยคำนึงถึงความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย แก่ผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ

โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 เป็นโครงการที่การทางพิเศษฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างและเปิดให้บริการแก่ประชาชนแล้ว 2 สาย คือ สายดินแดง - ท่าเรือ และสายบางนา-ท่าเรือ สำหรับสายดาวคะนอง - ท่าเรือ นั้น อยู่ในระหว่างก่อสร้างคาดว่าจะก่อสร้างเสร็จในปี 2530 และจากการศึกษาการดำเนินงานโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 พบว่า

1. ปัญหาตามข้อสมมติฐาน

1.1 ขั้นตอนการดำเนินงานมีมากเกินไป ทำให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้แผนกพัฒนาบุคคลและระบบงานที่รับผิดชอบในการศึกษาวิเคราะห์และพัฒนาระบบงาน ได้ทำหน้าที่พัฒนาบุคคลเพียงอย่างเดียว ซึ่งไม่มีเวลาและกำลังคนที่จะทำการศึกษาระบบงานขององค์กร และลักษณะงานก็มีความแตกต่างกัน

1.2 พนักงานขาดแนวทางในการปฏิบัติงานที่ชัดเจน คู่มือที่อธิบายถึงวิธีการปฏิบัติงาน ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ยังไม่ชัดเจนและละเอียดพอที่จะนำมาใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานได้ ทำให้พนักงานต้องอาศัยคำแนะนำชี้แจง และแก้ไขปัญหาจากผู้บังคับบัญชาตลอดเวลา

1.3 การทางพิเศษฯ ได้ดำเนินการให้บริการในด้านความสะดวกรวดเร็ว เป็นที่พอใจแก่ผู้ใช้บริการทางด่วน ในด้านความปลอดภัยนั้น ผู้ใช้ทางด่วนส่วนใหญ่เห็นว่า การใช้ทางด่วนมีความปลอดภัยกว่าถนนทั่วไป แต่ยังมีผู้ใช้ทางด่วนบางส่วนเห็นว่า ถนนทั่วไปมีความปลอดภัยมากกว่า เนื่องจากผู้ขับรถมักจะใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดไว้เป็นส่วนมาก แม้ขณะฝนตกก็ยังใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดไว้ที่แผ่นป้ายสัญญาณไฟฟ้า

1.4 ฐานะการเงินของการทางพิเศษฯ แม้ในปัจจุบันถือได้ว่าอยู่ในระดับที่ดี แต่ก็ไม่สามารถสร้างกำไรสุทธิได้มากนักไปกว่านี้ได้ เพราะอัตราค่าบริการที่ใช้ ก็เท่ากับผู้ใช้ทางด่วน ไม่เชื่ออำนาจต่อการขยายการลงทุนโครงการต่อไปในอนาคต

2. ปัญหาอื่น ๆ

1. ตำแหน่งรองผู้ว่าการฝ่ายวางแผนและพัฒนา ไม่เคยมีการแต่งตั้งผู้ใดมาดำรงในตำแหน่งนี้เลย จึงต้องอาศัยรองผู้ว่าการฝ่ายบริหารและรองผู้ว่าการฝ่ายปฏิบัติการช่วยทำหน้าที่บริหารในตำแหน่งนี้ อีกตำแหน่งหนึ่ง ทำให้ไม่สามารถบริหารงานได้อย่างเต็มที่

2. โครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 นี้ตั้งแต่ก่อสร้างและเปิดให้บริการแก่ประชาชน ปรากฏว่ายังไม่เคยมีการวิเคราะห์ประเมินผลแต่อย่างใด

จากผลการศึกษาดังกล่าว การทางพิเศษฯ ควรที่จะปรับปรุงดังนี้

1) จัดตั้งแผนกพัฒนาระบบงาน โดยแยกมาจากแผนกพัฒนาบุคคลและระบบงาน เพื่อทำหน้าที่ศึกษาวิเคราะห์และพัฒนาระบบการทำงานโดยเฉพาะ

2) ควรดำเนินการปรับปรุงคู่มือที่อธิบายถึง ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติงาน ตลอดจนขั้นตอนการปฏิบัติงานทั้งหมด ให้ชัดเจนและเข้าใจง่าย เพื่อให้พนักงานสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานต่อไป

3) การทางพิเศษฯ ควรมีมาตรการในการบริการด้านความปลอดภัยมากขึ้น โดยกวดขัน และสับกุ่มการกระทำผิดกฎจราจรบนทางด่วนอย่างจริงจังต่อเนื่อง

4) ติดตั้งและปรับปรุงป้ายและสัญญาณต่าง ๆ เพิ่มขึ้น เพื่อความชัดเจนและเข้าใจง่ายขึ้น และเมื่อเกิดฝนตกในช่วงเวลากลางวัน ควรเปิดไฟถนนให้สว่าง เพื่อช่วยให้ผู้ขับขี่สามารถมองเห็นสภาพบนทางด่วนได้ชัดเจนขึ้น

5) การทางพิเศษ ควรปรับอัตราค่าผ่านทาง หลังจากเปิดให้บริการสาย ดาวคะนอง - ท่าเรือ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 และดำเนินการ ศึกษาการปรับอัตราค่าผ่านทางที่เหมาะสม เพื่อให้มีเงินออมเพียงพอสำหรับการขยายการลงทุน ต่อไปในอนาคตด้วย

๕6) ควรมีการพิจารณาให้เอกชนรับช่วงดำเนินการ ในงานบางอย่างที่ใช้ พนักงานที่ไม่ต้องใช้ความรู้ความสามารถสูง เช่น การรักษาความสะอาด ดูแลรักษาส่วนตาม ทางด่วนต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งจะเป็นการลดรายจ่ายในด้านที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายด้านพนักงาน เช่น ค่าจ้างที่จะสูงขึ้นทุกปี โบนัส สวัสดิการต่าง ๆ

7) ควรริเริ่มศึกษาถึงการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนกับการทางพิเศษ ในการ ขยายโครงการต่อไป

นอกจากนี้สมควรที่การทางพิเศษฯ จะแต่งตั้งบุคคลเข้ารับตำแหน่งรองผู้ว่าฝ่ายวางแผน และพัฒนาโดยเร็วที่สุด เพื่อช่วยแบ่งเบางานด้านบริหารในด้านนี้ จะช่วยให้การบริหารและการ ดำเนินงานของโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และควรจะมีการวิเคราะห์ และประเมินผลโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 1 เป็นระยะด้วย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Thesis Title : A Study on Operation of the First Stage Expressway
System of the Expressway and Rapid Transit
Authority of Thailand

Student Name : Mr. Adisorn Anothaisintavee

Adviser . Mr. Sommai Phasee

Co-advuser : Mrs. Suttima Jamnarnwej

Department : Commerce

Academic Year : 1985



ABSTRACT

Expressway and Rapid Transit Authority of Thailand (ETA) is a state enterprise responsible for the construction and operation of the expressway and mass rapid transit systems, by taking into consideration convenience, rapidity, and safety for the users.

In compliance with the targets set for the First Stage Expressway System, the ETA has already constructed and opened for public use two routes of the expressway, i.e., Din Daeng-Tha Rue and Bangna-Tha Rue. The remaining route, Dao Khanong-Tha Rue expected to be completed by the year 1987, is under construction. The study on the operation of the First Stage Expressway System has shown the following findings;

1. Hypothetical Problems

1.1 Complex administrative procedures result in a delay in the operation. The Personnel and Work System Development Section, so far, has devoted its time and manpower only to the task of personnel

development and has not paid sufficient attention to an analysis of work system and organization.

1.2 The staff lack clear guidelines on operation.

The existing operation manual does not provide sufficiently clear and detailed explanations regarding working procedures, regulations and rules. In stead, the staff have to resort to their superiors' advice and supervision all the time.

1.3 To the expressway users, the service provided by the ETA is considered satisfactory, especially in terms of convenience and rapidity. Regarding safety, most of the users perceive that the expressway is safer than general roads. Nevertheless, some users consider that the opposite is true. As a matter of fact, when driving along the expressway the users tend to adopt an over-limit speeds. Even during the rain, the recommended speed limit is often ignored.

1.4 Although the present financial position of the ETA stands at a satisfactory level, its growth cannot be further generated. This is because the toll charged on the users cannot accommodate the expansion of future project investment.

2. Other Problems

2.1 The vacant post of Deputy Governor on Planning and Development has never been filled up. As a consequence, the functions of this post have to be performed by the Deputy Governor on Administrative Affairs. Therefore, administrative works cannot be undertaken to a full extent.

2.2 Since it has been constructed and opened for public use, the First Stage Expressway System has never been analyzed and evaluated.

According to the study outcomes, the ETA should make the following improvements:

- 1) A work system development section should be set up, separated from the Personnel and Work System Development Section, so as to be able to undertake its functions specifically and efficiently.
- 2) The operation manual which involves regulations, rules, and overall working procedures should be reviewed and adjusted so that it would be more clearly-stated and understandable and thereby can be effectively used as operational guidelines.
- 3) The ETA should set up more safety measures and the traffic rules should be enforced earnestly and continually.
- 4) Additional traffic signs and signals should be put up and existing ones improved to make them more distinct. When it rains during the day time, electric lights should be turned on to facilitate better visibility.
- 5) The ETA should adjust its toll rates after Dao Khanong-Tha Rue route of the First Stage Expressway System has been opened for use, so as to generate adequate savings for expanding future investment.
- 6) The private sector should be invited to take charge of some certain parts of work which does not require high-skilled labor, such as, cleaning gardening and maintenance services. This will certainly help reduce the ETA's operating cost in the items of salary, bonus, and welfare allowance.

7) The private sector participation in the future investment of the ETA should be enhanced.

In addition, the ETA should urgently fill up the vacant post of Deputy Governor on Planning and Development in order to get the work load proportionately distributed. This will bring about a more efficient operation of the First Stage Expressway System. Moreover, analysis and evaluation on the System should also be conducted periodically.



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ ก็ด้วยความร่วมมือและได้รับความกรุณาจากหลายท่าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ ส้มหมาย ภาณี อติตรองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และปัจจุบันเป็นผู้อำนวยการกองนโยบายเงินกู้ สำนักงาน เศรษฐกิจการคลัง ซึ่งได้สละเวลาอันมีค่าอย่างยิ่งในการรับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ให้คำแนะนำและ ตรวจแก้วิทยานิพนธ์ และอาจารย์สุทธิมา ชำนาญเวช อาจารย์ประจำคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี ซึ่งรับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ได้ให้คำแนะนำและแนวคิดในการเขียนวิทยานิพนธ์ ฉบับนี้จนเสร็จสมบูรณ์ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอีกหลายท่าน อาทิ คุณปรีชา ศรีทองสุข รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร คุณทรงวุฒิ อิ่มคุ้มย์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป คุณสุกัญญา โรจนพันธุ์ ผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน คุณสายล่วาท ธรรมมาภิมุข หัวหน้ากองประชาสัมพันธ์ และเจ้าหน้าที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ได้กล่าวนามอีกหลายท่าน ที่ได้ให้ความช่วยเหลือในด้านข้อมูลและอื่น ๆ จึงขอขอบคุณมา ณ ที่นี้ด้วย

อติสรณ์ อโนทัยสินทวี

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ



บทคัดย่อภาษาไทย	๖
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	๗
กิตติกรรมประกาศ	๘
สารบัญตาราง	๙
สารบัญแผนภูมิ	๑๐
บทที่	
1 บทนำ	1
สภาพปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
สมมุติฐาน	2
ขอบเขตการศึกษา	2
วิธีการศึกษา	2
ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา	3
2 ความเป็นมาของโครงการ	5
ประวัติความเป็นมา	5
นโยบายของรัฐบาล	7
วัตถุประสงค์	8
แนวการพัฒนา	8
ลักษณะของทางด่วน	9
ผลการวิจัยที่เกี่ยวข้อง	11
3 โครงสร้างการบริหาร	15
การแบ่งส่วนงาน	15
อำนาจหน้าที่	26
การปฏิบัติการ	28

สารบัญ (ต่อ)

		หน้า
บทที่ (ต่อ)		
3	อัตราค่าจ้าง	35
	การฝึกอบรมและการพัฒนา	36
	ลัทธิสังคมนิยม	38
	การควบคุม	39
	การประเมินผล	42
4	การให้บริการ	43
	การบริการบนทางด่วน	43
	การคัดกรองจราจร	43
	การรักษาความปลอดภัย	44
	การกู้ภัย	46
	การรักษาความสะอาด	46
	การตัดเก็บค่าผ่านทาง	47
	การเก็บเงิน	47
	การควบคุม	48
	การนำเงินเข้าธนาคาร	49
	การบำรุงรักษา	50
	การบำรุงรักษาทาง	50
	การบำรุงรักษาอุปกรณ์	51
5	การบริหารการเงิน	52
	รายได้	52
	ค่าใช้จ่ายในการบริหารทางด่วน	56
	ฐานะการเงิน	57
6	การวิเคราะห์	63

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่	
7 สรุปและเสนอแนะ	101
บรรณานุกรม	109
ภาคผนวก	111
ประวัติ	121



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ลํารับยัตาราง

หน้า

ตารางที่

2-1	การเปลียนแปลงระยะทางในการเดินทาง	13
2-2	การเปลียนแปลงของเวลาที่ใช้ในการเดินทาง	13
2-3	แสดงประมาณการจํานวนรถและรายได้ของทางด่วนหลังจาก ปรับอัตราค่าผ่านทาง	14
3-1	แสดงประมาณอัตราค่าล้ง ปี 2528-2530 จําแนกตามลําดับ	36
3-2	แสดงจํานวนการฝีกอบรมและพัฒนาบุคลากร	37
3-3	แสดงจํานวนการจ้ดอบรม สัมมนา ูงาน ของการทางพิเศษแห่ง ประเทศไทย	37
4-1	แสดงสถิติอุบัติเหตุบนทางด่วน	45
5-1	งบท่าไรขาดทุนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	53
5-2	รายได้ค่าผ่านทางแยกตามด้านต่าง ๆ	54
5-3	จํานวนรถที่ใช้บริการทางด่วน	55
5-4	รายละเอียดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ปี 2527 และ 2528	57
5-5	ค่าใช้จ่ายบุคคล	57
5-6	งบทูล	59
5-7	แสดงประมาณการเงินล้ด	62
6-1	แสดงอายุของพนักงาน	63
6-2	แสดงระดับการศึกษาของพนักงาน	64
6-3	แสดงประลัษการณ้ทำงานก่อนเข้าทำงานในการทางพิเศษแห่ง ประเทศไทย	64
6-4	แสดงทัศนคติในการแบ่งล้่งงาน	65

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
6-5	แสดงทัศนคติถึงสาเหตุความไม่เหมาะสมของการแบ่งส่วนงาน	66
6-6	แสดงการอธิบายหน้าที่และความรับผิดชอบจากคุณลักษณะปัญหา	67
6-7	แสดงทัศนคติในการได้รับอำนาจหน้าที่กับการตัดสินใจ	67
6-8	แสดงทัศนคติเกี่ยวกับคู่มือ ระเบียบ วิธีปฏิบัติงานกับแนวทางในการ ปฏิบัติงาน	68
6-9	แสดงแนวทางที่พนักงานใช้เป็นหลักในการปฏิบัติงาน	69
6-10	แสดงวิธีการสั่งงานและรายงานผลการปฏิบัติงาน	70
6-11	แสดงทัศนคติเกี่ยวกับการติดต่อสื่อสาร	70
6-12	แสดงประสิทธิภาพในการประสานงานภายในองค์กร	71
6-13	แสดงปัญหาที่พนักงานมักประสบมากที่สุดในขณะที่ปฏิบัติงาน	72
6-14	แสดงทัศนคติของพนักงานเกี่ยวกับการประชุมหารือ	72
6-15	แสดงทัศนคติเกี่ยวกับความล่าช้าในการปฏิบัติงานของพนักงาน	73
6-16	แสดงทัศนคติเกี่ยวกับปริมาณงานของพนักงาน	75
6-17	แสดงอัตราค่าจ้างที่ได้รับอนุมัติกับอัตราค่าจ้างที่มีอยู่จริง	76
6-18	แสดงจำนวนผู้เคยและไม่เคยเข้ารับการฝึกอบรม	77
6-19	แสดงทัศนคติเกี่ยวกับการฝึกอบรมพัฒนาของพนักงาน	77
6-20	แสดงทัศนคติของพนักงานต่อสวัสดิการที่ได้รับ	78
6-21	แสดงทัศนคติของพนักงานเกี่ยวกับการควบคุมการปฏิบัติงาน	79
6-22	แสดงทัศนคติของพนักงานต่อการควบคุมให้เป็นไปตาม กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ	80

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
6-23 แสดงทัศนคติของพนักงานในการประเมินผลการปฏิบัติงานของ ผู้บังคับบัญชา	81
6-24 แสดงแบบสอบถามที่แจกให้รถแต่ละประเภท	82
6-25 แสดงอาชีพต่าง ๆ ที่ได้แจกแบบสอบถามไป	83
6-26 แสดงอายุผู้ใช้ทางด่วน	83
6-27 แสดงระดับการศึกษาผู้ใช้ทางด่วน	84
6-28 แสดงระดับรายได้ของผู้ใช้ทางด่วน	84
6-29 แสดงความถี่ในการใช้ทางด่วน	85
6-30 แสดงจำนวนครั้งในหนึ่งเดือนของผู้ใช้ทางด่วน	85
6-31 แสดงเหตุผลในการใช้ทางด่วน	86
6-32 แสดงทัศนคติของผู้ใช้ทางด่วนต่อพนักงานเก็บค่าผ่านทาง	87
6-33 แสดงปัญหาต่าง ๆ ที่ผู้ใช้ทางด่วนประสบมากที่สุด	88
6-34 อสังทัศนคติเกี่ยวกับการปรับปรุงการให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว	88
6-35 แสดงการประสับอุบัติเหตุบนทางด่วนของผู้ใช้ทางด่วน	89
6-36 แสดงทัศนคติเกี่ยวกับล่า เหตุของอุบัติเหตุบนทางด่วน	90
6-37 แสดงทัศนคติเกี่ยวกับความรวดเร็วในการให้บริการของพนักงานกู้ภัย ...	91
6-38 แสดงทัศนคติเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือของพนักงานกู้ภัย	91
6-39 แสดงทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้ทางด่วน	92
6-40 แสดงที่มาและการใช้เงินลงทุนโครงการทางด่วน ชั้นที่ 1	95

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่

6-41	แสดงการเปรียบเทียบงบกำไรขาดทุนในปี 2528 ในกรณีที่ปราศจาก ข้อได้เปรียบในการลงทุน	96
6-42	แสดงทัศนคติเกี่ยวกับอัตราค่าผ่านทางในปัจจุบัน	99
6-43	แสดงทัศนคติเกี่ยวกับการปรับอัตราค่าผ่านทาง	99



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแผนภูมิ

หน้า

แผนภูมิที่

1.	แสดงการศัตรูป้องกัน ตั้งแต่เริ่มดำเนินการถึง กันยายน 2524	16
2.	แสดงการศัตรูป้องกัน ตั้งแต่ตุลาคม 2524 ถึง เมษายน 2527	18
3.	แสดงการศัตรูป้องกัน ตั้งแต่เมษายน 2527 ถึงปัจจุบัน	19
4.	แสดงขั้นตอนการดำเนินการบรรจุพนักงานที่ขออนุมัติใหม่	30
5.	แสดงขั้นตอนการดำเนินการตัดท่างบลงทุนของการทางพิเศษ	32
6.	แสดงขั้นตอนการดำเนินการให้เข้าพื้นที่ใต้เขตทางพิเศษ	34



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย