

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

โกศล วงศ์สวรรค์ และ สถิต วงศ์สวรรค์. ปัญหาสังคมไทย. กรุงเทพฯ : บริษัทรวมสาส์น (1977)  
จำกัด, 2543.

ณรงค์ เส็งประชา. มนุษย์กับสังคม . กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์ , 2538.

ณัฐกรนต์ ไวยเนตร.การพัฒนาแนวทางการสอบสวนการบาดเจ็บจากการจราจรปี 2549  
สำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2549.

นัยนา เกิดวิชัย. คำอธิบายเรียงมาตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 , นครปฐม :  
สำนักพิมพ์นิตินัย , 2548.

นิพนธ์ ภูพันธ์ศรี. การนำนโยบายการแก้ไขปัญหายาเสพติดไปปฏิบัติ : กรณีวิจัย  
ปฏิบัติการในโครงการนำร่องเกี่ยวกับการจัดระบบจราจรบนถนนรามคำแหงของ  
สถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิชานโยบาย  
และการวางแผนสังคม บัณฑิตวิทยาลัยสถาบันเทคโนโลยีสังคม (เกริก), 2536.

ประภาเพ็ญ สุวรรณ. ทศนคติ : การวัด การเปลี่ยนแปลง และพฤติกรรมอนามัย . กรุงเทพฯ :  
พีระพัฒนา, 2526.

พนกฤษณ์ คลังบุญครอง.การระบุดูแลอันตรายโดยให้ชุมชนมีส่วนร่วม: กรณีศึกษา  
มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2547.

พรชัย ชันดี. ทฤษฎีและงานวิจัยทางอาชญวิทยา (CRIMINOLOGY: THEORICES AND  
RESEARCH). กรุงเทพฯ : บัคเน็ท, 2543

วราคม ทีสุภะ. ความคิดทางสังคมและทฤษฎีทางสังคมวิทยา. กรุงเทพฯ : สร้างสรรค์, 2528.

วิสุทธ์ อริยภิญโญ. ตัวแปรทางจิตและสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม  
การขับขี้อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร.  
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาพฤติกรรมศาสตร์ สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์,  
2539.

สมชาย จีรวรรค. การป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการควบคุมความเร็วบนถนนมิตรภาพ  
จังหวัดขอนแก่น, 2549.

สมประสงค์ สัตยมัลลี. โครงการประยุกต์ใช้เครื่องหมายบนพื้นทางเพื่อส่งเสริมความ  
ปลอดภัยบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2548.

สมพงษ์ เกษมสิน. การบริหาร. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2517.

สมพร เพ็ญจันทร์. นโยบายสาธารณะ : ทฤษฎีและการปฏิบัติ. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์,  
2539.

สุพัตรา สุภาพ. ปัญหาสังคม. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช , 2541.

สุพล พยอมแย้ม. ปฏิบัติการจิตวิทยาในงานชุมชน . กาญจนบุรี : สหายพัฒนาการพิมพ์,  
2545

โสภา ชูพิกุลชัย. จิตวิทยาทั่วไป. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2521.

อรรถพร ชูบำรุง. อาชญวิทยาและอาชญากรรม. กรุงเทพฯ : ภาควิชารัฐศาสตร์และรัฐ  
ประศาสนศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2532.

### ภาษาอังกฤษ

Arthur, W. Chickering. *Commuting versus resident students*. San Francisco : Jossey-  
Bass, 1974.

Armour, M. *The effect of police presence on urban traffic roads*. Rosebery, NSW,  
Traffic Authority of New South Wales, 1984.

Armour, M. 'A Review of the Literature on Police Traffic Law Enforcement', *Proceedings*  
of the 14th Australian Road Research Board Conference, 1984.

Bailey, P.K. *Vehicle deployment options for traffic enforcement operations: The effect on*  
*road user behaviour*. *Journal of Behavioural Sciences* , 1987.

- Barnes, J.W. Effectiveness of Radar Enforcement, Road Traffic Safety Research Council, Wellington, New Zealand, 1984
- Cameron, M.H. Speed Research and Current Issues in Scandinavia. In The Speed Review: Appendix of speed workshop papers. Monash University Accident Research Centre, 1993.
- Council, F.M. A study of the immediate effects of enforcement on vehicular speeds. Highway Safety Research Centre, University. North Carolina. 1970.
- Cowley, J.E. The relationship between speed and accidents. a literature review. Hawthorn, Road Traffic Authority RTA, 1987.
- Edwin, H. Sutherland and Donald R. Cressey . Criminology. Philadelphia : J.B. Lippincott Company, 1978
- Evans, L. and Schwing, R.C. (Eds) Human behaviour and traffic safety, Plenum: New York. 1987.
- Fildes, B.N. & Lee, S. The speed review: road environment, behaviour, speed limits, enforcement and crashes + appendix of speed workshop papers. Canberra, ACT, Federal Office of Road Safety FORS ,1993.
- Fildes, B.N., Lane, J.C., Lenard, J et al. Passenger cars and occupant injury. Canberra, ACT., Federal Office of Road Safety FORS, 1991.
- Fine, Malfetti and Shoben .The development of a criterion for driver behavior. Safety Research and Education Project, Teachers College, Columbia University (New York) ,1965.
- George, E. Berkley. The craft of public administration. Boston : Allyn and Bacon, 1978.
- Goldenson, R. ,Longman Dictionary of Psychology and Psychiatry (Hardcover),1984.
- Harvey, C. F., Jenkins, D. and Sumner, R., Driver error, Department of the Environment, Transport and Road Research Laboratory, 1975.

- Hauer, E., Ahlin, F.J. & Bowser, J.S. Speed enforcement and speed choice. *Accident Analysis and Prevention*, 1982.
- Joseph, L. Massie. *Essentials of management*. Englewood Cliffs, N.J. : Prentice - Hall, 1964.
- Lund, A.K. and O'Neill, B. Perceived risks and driving behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 1986.
- Nilsson, E. and Sjogren, L.O. 'Relationship between enforcement, traffic speeds and traffic accidents', 1982.
- Nilsson, G. Speed limits, enforcement and other factors influencing speed. In: *Enforcement and rewarding: strategies and effects: proceedings of the International Road Safety Symposium in Copenhagen Denmark, September 19-21, 1990*.
- Plowden, S. and Hillman, M. *Danger on the Road; the Needless Scourge*, Policy Studies Institute, 1984.
- Ricky, W. Griffin. *Management*. Boston : Mifflin, 1984.
- Risser, R. Behaviour in traffic conflict situations. *Accident Analysis and Prevention*, 1985.
- Robert K. Merton. *Social structure and anomie*. *American Sociological Review* (October) :672 – 682 , 1938.
- Robert K. Merton. *Social theory and social structure*. New York : The Free Press, 1968.
- Rosebery, NSW, Roads and Traffic Authority of New South Wales RTA, Road Safety Bureau RSB, XI + 147 + 150 p., Report No. CR 127 / 127A (FORS), Consultant Report ; CR 3193 / CR 3193A (RSB) , 1993.

Salusjarvi, M.. 'Speed limits and Traffic accidents', Proceedings of the International Symposium on the Effects of Speed Limits on Traffic Accidents & Fuel Consumption, Organisation for Economic Cooperation and Development, Ireland, 1981.

Schnerring, F. Speeds and speed limits: measurement, application and enforcement. Rosebery, NSW, Traffic Authority of New South Wales RTA, Traffic Accident Research Unit TARU, 1985.

Shinar, D. & McKnight, J.A. The effects of enforcement and public information on compliance. In, 1985.

Shinar, D. & Stiebel, J. 'The effectiveness of stationary versus moving police vehicles on compliance with the speed limit', Human Factors, 28(3), p365-371., 1986.

Wolman, Benhamin B. Dictionary of Behavioral Science. Van Nostrand : Reinheld Company., 1973.

### สื่ออิเล็กทรอนิกส์

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. สถิติอุบัติเหตุรถยนต์เฉี่ยวชนได้รับความเสียหาย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บ/เสียชีวิตบนทางพิเศษ ระหว่างเดือน มกราคม 2548 ถึง ธันวาคม 2550. สถิติข้อมูล (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.eta.co.th/> (10 มีนาคม 2551).

ภาคผนวก

**ภาคผนวก ก.**

**แบบสอบถามพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายควบคุมความเร็วของผู้ใช้ทางพิเศษ :  
กรณีศึกษาทางพิเศษชั้นที่ 2**

## แบบสอบถามวิทยานิพนธ์ เรื่อง

พฤติกรรมการละเมิดกฎหมายควบคุมความเร็วของผู้ใช้ทางพิเศษ : กรณีศึกษาทางพิเศษชั้นที่ 2

THE BEHAVIOR IN BREAKING SPEEDING LAW OF EXPRESSWAY DRIVERS :

A CASE STUDY OF EXPRESSWAY DIVISION 2

---

### คำชี้แจง

1. แบบสอบถามนี้เป็นแบบสอบถามสำหรับ ประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษ(ทางด่วน)
2. แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจข้อมูล และนำไปวิเคราะห์เพื่อประโยชน์ในการบริหารงานจราจร
3. แบบสอบถามนี้แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ได้แก่
  - ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
  - ส่วนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร เรื่อง "การควบคุมความเร็วรถ"
  - ส่วนที่ 3 กระบวนการรับรู้ กระบวนการคิด และพฤติกรรมในการขับขี่
  - ส่วนที่ 4 ทศนคติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการจำกัดความเร็ว และการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางพิเศษ(ทางด่วน)
  - ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะ
4. ในการตอบแบบสอบถามขอให้ท่านตอบให้ครบถ้วนทุกข้อความ และตรงกับความเป็นจริง หรือตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด ข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามนี้จะเก็บไว้เป็นความลับ ผลที่ได้จากการศึกษาวิจัยจะไม่มีผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถามใดๆ ทั้งสิ้น

ขอขอบคุณในความร่วมมืออันดีของท่านเป็นอย่างยิ่ง

ร้อยตำรวจเอกมนสิข ชุนดี



### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ  1) ชาย  2) หญิง
2. อายุ .....ปี
3. ระดับการศึกษา
 

<input type="checkbox"/> 1) ต่ำกว่า มัธยมศึกษา 6	<input type="checkbox"/> 2) มัธยมศึกษา 6/ปวช. หรือเทียบเท่า
<input type="checkbox"/> 3) ปวส./อนุปริญญา	<input type="checkbox"/> 4)ปริญญาตรี
<input type="checkbox"/> 5)ปริญญาโท	<input type="checkbox"/> 6)ปริญญาเอก
4. อาชีพ
 

<input type="checkbox"/> 1) รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	<input type="checkbox"/> 2) รับจ้าง
<input type="checkbox"/> 3) ธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	<input type="checkbox"/> 4) เกษตรกร
<input type="checkbox"/> 5) นักเรียน/นิสิต/นักศึกษา	
5. ท่านขับขีรถยนต์ประเภทใดอยู่เป็นประจำ
 

<input type="checkbox"/> 1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	<input type="checkbox"/> 2) รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)
<input type="checkbox"/> 3) รถบรรทุก / ขนส่งสินค้า	
6. ท่านขับรถยนต์มานานเป็นเวลา
 

<input type="checkbox"/> 1) น้อยกว่า 1 ปี	<input type="checkbox"/> 2) ระหว่าง 1 - 5 ปี
<input type="checkbox"/> 3) ระหว่าง 6 - 10 ปี	<input type="checkbox"/> 4) มากกว่า 10 ปีขึ้นไป
7. ท่านได้รับใบอนุญาตขับขีรถยนต์ประเภทใด
 

<input type="checkbox"/> 1) ใบอนุญาตขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว (1 ปี)
<input type="checkbox"/> 2) ใบอนุญาตขับขีรถยนต์ส่วนบุคคล (5 ปี)
<input type="checkbox"/> 3) ใบอนุญาตขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีวิต
<input type="checkbox"/> 4) ใบอนุญาตขับขีรถยนต์นั่งสาธารณะ
<input type="checkbox"/> 5) ใบอนุญาตขับขีรถยนต์ระหว่างประเทศ
<input type="checkbox"/> 6) ใบอนุญาตขับขีรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล / รับจ้างสาธารณะ
8. ท่านใช้ทางด่วนบ่อยครั้งเพียงใด
 

<input type="checkbox"/> 1) น้อยกว่า 10 ครั้งต่อสัปดาห์	<input type="checkbox"/> 2) 10-20 ครั้งต่อสัปดาห์	
<input type="checkbox"/> 3) มากกว่า 20 ครั้งต่อสัปดาห์		

**ส่วนที่ 2** ความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจร เกี่ยวกับการควบคุมความเร็วรถ

ลำดับ	ข้อความ	ข้อเท็จจริง	
		ใช่	ไม่ใช่
9.	ตามกฎหมายจราจร ทางพิเศษ(ทางด่วน)สามารถขับรถได้ด้วยความเร็วไม่เกิน 110 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง		
10.	ป้ายเตือนระดับความเร็วบนทางด่วนอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง		
11.	เขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา เขตเทศบาล และทางพิเศษ(ทางด่วน) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน สามารถขับที่ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		
12.	นอกเขตเทศบาล รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน สามารถขับที่ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		
13.	เมื่อฝนตก ป้ายเตือนระดับความเร็วบนทางด่วนอยู่ที่ 75 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง		
14.	หน่วยงานที่รับผิดชอบทางด่วนคือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจจราจร		
15.	ทางด่วน ถือเป็นที่ส่วนบุคคล (ควบคุมโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย) ไม่ใช่ทางตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522		
16.	ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ		
17.	ผู้ขับขี่ไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดมีโทษปรับ ไม่เกิน 1,000 บาท ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่รถ 10 คะแนน		
18.	ห้ามรถกระบะบรรทุก(ปิดอับ) ขนสิ่งของ โดยไม่มีผ้าใบปิดป้องกันการตกหล่นวิ่งบนทางพิเศษ(ทางด่วน)		

**ส่วนที่ 3** กระบวนการรับรู้ กระบวนการคิด และพฤติกรรมการขับขี่

ลำดับ	ข้อความ	ข้อเท็จจริง	
		ใช่	ไม่ใช่
<b>กระบวนการรับรู้ และกระบวนการคิด</b>			
19.	ท่านทราบและเข้าใจเกี่ยวกับข้อบังคับทางกฎหมายจราจร		
20.	มีการเรียนการสอนเรื่องกฎหมายจราจรในโรงเรียนประถมศึกษา และมัธยมศึกษา		
21.	กฎหมายจราจรมีความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงสร้างถนน และวัฒนธรรมการขับขี่ของคนไทย		
22.	การขับรถเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือขับรถฝ่าฝืนกฎหมายจราจรสร้างความตื่นเต้นเร้าใจ และสนุกสนานในการขับขี่		
23.	การขับขี่ด้วยความเร็วระหว่าง 80-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนทางพิเศษ (ทางด่วน) ไม่เพิ่มอัตราความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ		
24.	การขับรถเร็ว นำพหุศาสตร์ เสี่ยง หรือการแข่งขันรถ เป็นพฤติกรรมที่สังคมไม่ยอมรับ (พฤติกรรมเบี่ยงเบน)		
<b>พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์</b>			
25.	ท่านขับขี่รถยนต์ด้วยความระมัดระวังและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด		
26.	ท่านมักขับรถโดยใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		
27.	เมื่อฝนตกบนทางด่วน ท่านจะขับรถที่ความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		
28.	ท่านใช้ทางด่วนในการขับขี่แข่งขันความเร็ว		
29.	ท่านเคยขับรถยนต์ด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง และไม่ถูกจับกุมดำเนินคดีหรือไม่		
30.	ท่านเคยประสบอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง หรือไม่		

31. ช่วงเวลาใดบนทางด่วน (ทางพิเศษ) ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะคอยกวดขัน ตรวจจับ

- 1) ตลอดเวลา
- 2) ช่วงเวลา 06.00-09.00 น.
- 3) ช่วงเวลา 09.01-12.00 น.
- 4) ช่วงเวลา 12.01-15.00 น.
- 5) ช่วงเวลา 15.01-18.00 น.

32. ท่านเคยถูกจับกุม ในข้อหาความผิดฐาน "ขับรถยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่า 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง ตามที่กฎหมายกำหนด" กี่เพียงใด

- 1) 1 ครั้ง
- 2) 2 ครั้ง
- 3) 3 ครั้ง
- 4) ตั้งแต่ 4 ครั้งขึ้นไป

33. ท่านถูกจับกุมในคดีนี้ เพราะขับรถด้วยความเร็วเท่าไร

..... กิโลเมตรต่อชั่วโมง

34. ท่านคิดว่าควรแก้ไขกฎหมายจราจร ที่ความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นความเร็วที่ระดับใด จึงจะมีความเหมาะสม

ไม่เกิน ..... กิโลเมตรต่อชั่วโมง

35. ถ้าท่านขับขีมาด้วยความเร็วเกินกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ท่านจะลดความเร็วลงก็ต่อเมื่อ (เรียงลำดับโดยใส่หมายเลข 1-5 หน้าข้อที่ท่านคิดว่าสำคัญน้อยที่สุด(1) ถึงข้อที่สำคัญมากที่สุดที่สุด(5))

..... พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจบนทางด่วน (ทางพิเศษ)

..... พบเห็นอุบัติเหตุบนทางด่วน (ทางพิเศษ)

..... เมื่อมีฝนตก ทิศหน้าวิสัยไม่ดี หรือพื้นถนนลื่น

..... มีผู้โดยสารนั่งมาด้วย

..... ราคาน้ำมัน / ก๊าซ เชื้อเพลิงที่ใช้สำหรับรถยนต์ขึ้นราคา

**ส่วนที่ 4** ทักษะที่เกี่ยวกับกฎหมายการจำกัดความเร็ว และการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจทาง  
ด่วน (ทางพิเศษ)

ลำดับ	ข้อความ	ระดับทัศนคติ			
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
36.	กฎหมายจราจรถือเป็นมารยาททางสังคมอย่างหนึ่ง				
37.	กฎหมายจราจรควบคุมความเร็วรถยนต์บนทางพิเศษ(ทางด่วน) ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง เหมาะสมกับพฤติกรรมจราจรของชาวไทย				
38.	การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด				
39.	การขับขี่รถยนต์ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในบางครั้ง ไม่ถือเป็นการเสียมารยาทในการขับขี่ เช่น ขับรถฝ่าไฟแดงในเวลากลางคืน ขณะที่ไม่มีรถสัญจรบริเวณแยกดังกล่าว หรือ ขับรถเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเวลาที่ไม่มีการจราจรพลุกพล่าน				
40.	กฎหมายจราจรต้องมีการปรับปรุงเรื่องข้อกำหนดความเร็วให้มีความทันสมัย และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทาง				
41.	กล้องตรวจจับความเร็วมีมาตรฐาน น่าเชื่อถือ ใช้เป็นพยานหลักฐาน และตรวจสอบได้				
42.	ตำรวจจราจรมีความรู้ความสามารถในการใช้เครื่องมือตรวจจับความเร็ว				
43.	ตำรวจจราจรเคร่งครัด กวดขัน จับกุมผู้ขับขี่ โดยไม่ผ่อนผัน				
44.	ตำรวจจราจรเรียกรับสินบนกับผู้ขับขี่บนทางด่วน				
45.	ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับขี่บนทางด่วน				

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะ

46. อะไรเป็นปัจจัยที่ทำให้คนส่วนใหญ่ขับขีรถยนต์เกินกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนทางด่วน (ทางพิเศษ)

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

47. ท่านคิดว่าการกำหนดความเร็วรถยนต์ที่ใช้ทางด่วน (ทางพิเศษ) ในปัจจุบันมีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร และความเร็วรถยนต์ที่ควรจะเป็นคือเท่าไร พร้อมให้เหตุผลประกอบ

.....  
.....  
.....  
.....

48. ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

ภาคผนวก ข.

ระบบทางพิเศษ

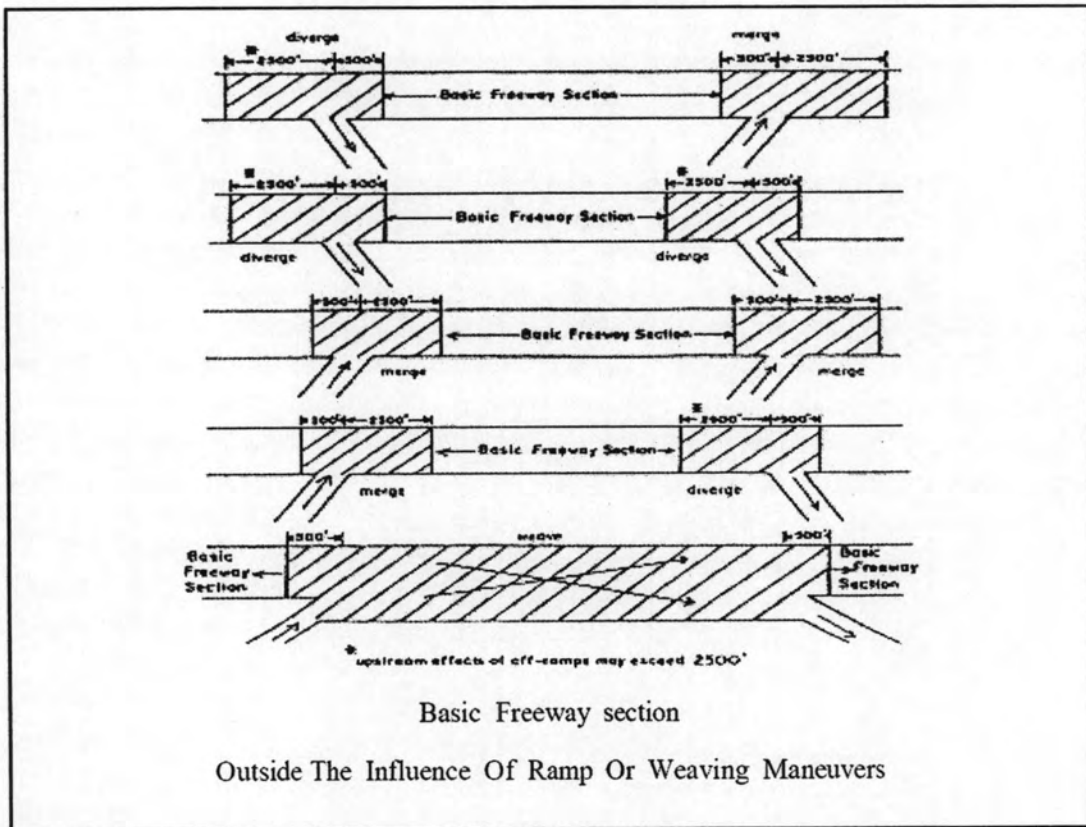
## ระบบทางพิเศษ

Transportation Research Board (2000) (13) ได้ให้นิยามเกี่ยวกับการช่องทางจราจรบนทางพิเศษไว้ดังนี้

2.1 ทางพิเศษ หรือ ทางด่วน (Freeway) หมายถึง ถนนหรือทางที่มีการแบ่งช่องทางและทิศทางการจราจรอย่างชัดเจน ในแต่ทิศทางจะมีช่องทางจราจร 2 ช่อง หรือมากกว่า มีการควบคุมการเข้าและออกทางด่วนอย่างสมบูรณ์ (Full Control) ทางด่วนเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกประเภทเดียว ที่จัดได้ว่าให้บริการชนิดการไหลอย่างต่อเนื่อง (Uninterrupted Flow) ไม่มีการรบกวนจากสิ่งภายนอก ระบบการไหลของกระแสจราจร เช่น ป้ายสัญญาณจราจร การเข้า-การออกทางด่วนจะกระทำได้เฉพาะบริเวณที่กำหนดไว้เท่านั้น เช่น ทางเชื่อม (Ramp) ซึ่งเป็นบริเวณที่ได้ออกแบบให้ยานพาหนะสามารถใช้ความเร็วได้สูงในการเข้า-ออกทางพิเศษ กล่าวคือให้กระทบกระเทือนการไหลของกระแสจราจรของทางพิเศษน้อยที่สุดดังนั้นความเป็นไปได้หรือการดำเนินการของระบบทางพิเศษ จะขึ้นอยู่กับบริการไหลของกระแสจราจร คือ ปฏิกริยาซึ่งกันและกันระหว่างยานพาหนะต่าง ๆ ในกระแสจราจร เป็นสำคัญแต่สิ่งที่ไม่ควรละเลย คือ ลักษณะทางเรขาคณิตของตัวทางด่วนเอง ตลอดจนสภาพแวดล้อม เช่นสภาพภูมิอากาศ หรือปรากฏการณ์พิเศษใด ๆ ที่สามารถรบกวนการไหลของกระแสจราจร โดยทั่วไปแล้ว ทางด่วนจะประกอบด้วยส่วนสำคัญ 3 ส่วน ดังนี้

2.1.1\*\*ช่วงทางปลอด (Basic Freeway Segments) คือ ช่วงเส้นทางในระบบทางด่วนที่ไม่ถูกรบกวนเนื่องจากการเข้า-ออกของกระแสจราจร ณ บริเวณทางร่วม ทางเชื่อมเลยอีกทั้งไม่มีการเกิดการวิ่งไขว้กัน หรือเปลี่ยนช่องทางจราจรสลับกันของยานพาหนะ (Weaving) ณ บริเวณนี้ ช่วงทางปลอด เป็นช่วงที่อยู่นอกเขตการรบกวนจากการเข้า-ออก ตลอดจนการเปลี่ยนช่องทางของกระแสจราจร ดังแสดงในแผนภาพที่ 1 เขตรบกวน (Influence Area) ในระบบการจราจรสามารถแยกตามประเภทของพื้นที่ได้ดังนี้





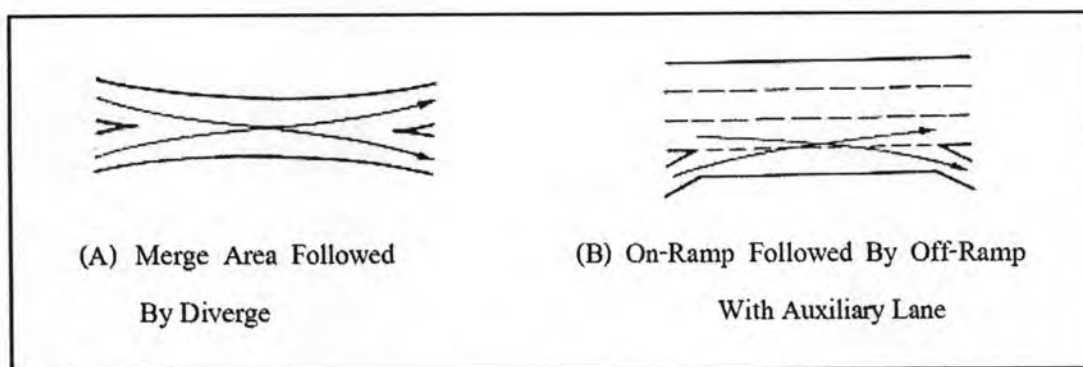
แผนภาพที่ 1 ทางด่วนช่วงทางปลอด

ก)\*\*การเข้า (On Ramp) เขตการรบกวนจะครอบคลุมพื้นที่ที่อยู่เหนือกระแสจราจร (Upstream) ไป 500 ฟุต และพื้นที่ทางใต้กระแสจราจร (Downstream) อีก 2500ฟุต จากบริเวณทางเชื่อม

ข)\*\*การออก (Off Ramp) เขตการรบกวนจะครอบคลุมพื้นที่ตั้งแต่ 2500ฟุต เหนือกระแสจราจร อาจถึงจุด 500 ฟุต ใต้กระแสจราจรจากบริเวณทางเชื่อม

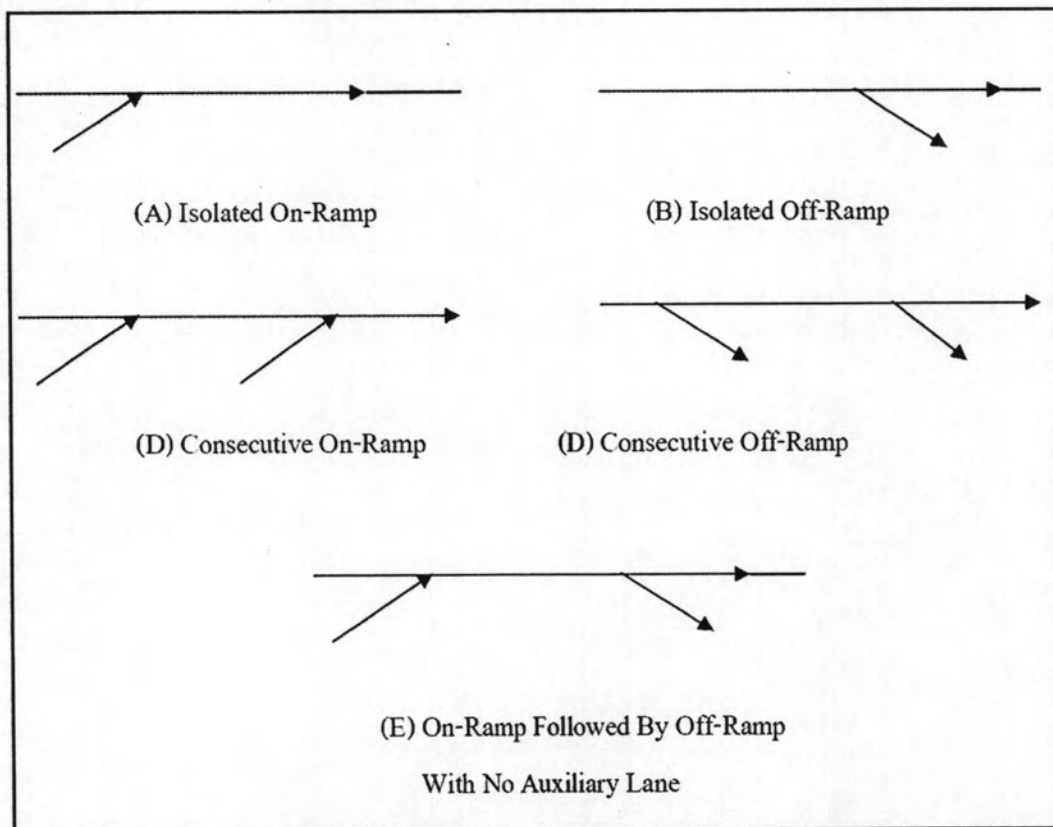
ค)\*\*บริเวณการเปลี่ยนช่องจราจร (Weaving Area) เขตการรบกวนในลักษณะเช่นนี้ จะครอบคลุมพื้นที่ตั้งแต่ 500 ฟุต เหนือกระแสจราจรจากจุดเข้า (Merge Point) ถึงจุด 500 ฟุต ใต้กระแสจราจร จากจุดออก (Diverge Point)

2.1.2\*\*บริเวณการเปลี่ยนช่องจราจร (Weaving Area) คือ ส่วนของทางด่วนที่มีการเคลื่อนที่ไขว้กัน (Cross) ของการไหลของกระแสจราจร 2 กระแส หรือมากกว่าบริเวณดังกล่าว มักเกิดขึ้นเมื่อพื้นที่การเข้าสู่ (Merge Area) และพื้นที่ทางออก (Diverge Area) ทางวนอยู่ติดกัน หรือเส้นทาง การเข้าสู่ (On Ramp) และเส้นทางออก (Off Ramp) มีการเชื่อมด้วยช่องจราจรเสริมชนิดต่อเนื่อง (Continuous Auxiliary Lane) เพื่อระบายการจราจร ดังแสดงในแผนภาพที่ 2



แผนภาพที่ 2 ทางด่วนบริเวณการเปลี่ยนช่อง

2.1.3 บริเวณทางเชื่อม (Ramp Junction) หรือทางด่วนบริเวณการเปลี่ยนช่องจราจร คือ บริเวณ หรือจุดที่เส้นทางการเข้าสู่ (On Ramp) หรือเส้นทางออก (Off Ramp) ตัดทางด่วน ณ บริเวณนี้ กระแสจราจรของทางด่วนจะถูกการจราจรเข้า-ออกรบกวนมาก ดังแสดงในแผนภาพที่ 3 ในการวิจัย ครั้งนี้จะทำการวิเคราะห์ทางด่วนเฉพาะบริเวณช่วงทางปลอดเท่านั้น



แผนภาพที่ 3 ทางด่วนบริเวณทางเชื่อม

## 2.2\*\*ระบบทางด่วนในประเทศไทย

ทางด่วนเป็นถนนที่สร้างขึ้น โดยมีจุดประสงค์ที่จะบรรเทาการแออัดของการจราจรในเขตเมือง โดยมีเส้นทางไม่ผ่านเข้าไปในบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง คือ ทำเกิดการจราจรผ่าน(Through Traffic) ถนนประเภทนี้มักจะมีลักษณะ คือ อนุญาตให้ยานพาหนะแล่นด้วยความเร็วสูงสามารถปรับปริมาณการจราจรได้สูง ไม่อนุญาตให้คนหรือสัตว์เดินบนถนนหรือข้ามถนน ไม่มีทางแยกตัดขวางถ้าจำเป็นต่องมีก็จะเป็นทางแยกต่างระดับปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (14) ได้ดำเนินการก่อสร้างและจัดให้มีระบบทางด่วนในประเทศไทยโดยที่เปิดให้บริการแล้วมี 5 สายทาง รวมระยะทาง 175.9 กิโลเมตร ซึ่งแบ่งได้ดังนี้

2.2.1\*\*ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) ระยะทางรวม 27.1 กิโลเมตร ประกอบด้วย

สายดินแดง - ท่าเรือ ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 29 ตุลาคม 2524

สายบางนา - ท่าเรือ ระยะทาง 7.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 17 มกราคม 2526

สายดาวคะนอง - ท่าเรือ ระยะทาง 10.3 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 5 ธันวาคม 2530

2.2.2\*\*ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) ระยะทางรวม 38.4 กิโลเมตร ประกอบด้วย ส่วน A เริ่มจากถนนรัชดาภิเษกผ่านทางแยกต่างระดับพญาไทถึงถนนพระราม 9 ระยะทาง 12.4 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 กันยายน 2 ส่วน B สายหลัก มีแนวเชื่อมกับส่วน A ที่บริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท แล้วไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร ที่บริเวณบางโคล่ ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 6 ตุลาคม 2539 ส่วน C เชื่อมกับทางพิเศษส่วน A โดยเริ่มจากถนนรัชดาภิเษกถึงแจ้งวัฒนะ ระยะทาง 8.0 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 กันยายน 2536 ส่วน D เริ่มจากถนนพระราม 9 ถึงถนนศรีนครินทร์ ระยะทาง 8.6 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 1 เมษายน 2543

2.2.3\*\*ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา - อารณรังค์) ระยะทาง 18.7 กิโลเมตรมีจุดเริ่มต้นจากถนนรามอินทรา กิโลเมตรที่ 5.5 ถึงถนนอารณรังค์ โดยมีถนนประดิษฐ์มนูธรรมขนานขนานบจากรามอินทราไปถึงเอกมัย ทางพิเศษฉลองรัชได้เปิดให้บริการตลอดสาย เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2539

2.2.4\*\*ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา - ชลบุรี) ระยะทาง 55.0 กิโลเมตรมีจุดเริ่มต้นที่ บริเวณถนนบางนา - ตราด (กม. 2 + 500) ไปถึงชลบุรี (กม. 55 + 350) เปิดให้บริการตลอดสายเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2543

2.2.5\*\*ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด) ระยะทางรวม 32 กิโลเมตรมีจุดเริ่มต้นจากถนนแจ้งวัฒนะ - บางไทย โดยระยะที่ 1 จากถนนแจ้งวัฒนะ - เชียงราก และต่อเชื่อม

กับถนนทางเข้ามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 22 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 ธันวาคม 2541 และระยะที่ 2 จากเชียงราก - บางไทร ระยะทาง 10 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 1 พฤศจิกายน 2542

2.2.6\*\*โครงการทางด่วนชั้นที่ 3 ระยะทาง 40.4 กม.โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรด้านเหนือ และด้านใต้ ของกรุงเทพมหานคร โดยเป็นการเพิ่มเส้นทางจราจรระหว่างจังหวัดนนทบุรีกับเขตบึงกุ่ม และเขตบางกะปิ ของกรุงเทพมหานคร (แนวตะวันออก-ตะวันตก) ในทิศเหนือ และเพิ่มเส้นทางจราจรระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดสมุทรปราการ (แนวเหนือ-ใต้) ในทิศใต้ ซึ่งโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 ประกอบด้วย สายเหนือและสายใต้ รวมระยะทาง 40.4 กม. มีรายละเอียดดังนี้

สายเหนือ ระยะทางรวมประมาณ 27.9 กม. ก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจรแบ่งการก่อสร้างเป็น 3 ตอน คือ ตอน N1 เริ่มต้นแนวสายทางจากถนนพู่กันใต้ แยกเกษตรศาสตร์ระยะทาง 8.3 กม. ตอน N2 จากสี่แยกเกษตรศาสตร์ชั้นทับบนถนนสายสี่แยกเกษตรศาสตร์-นวมินทร์ ของกรมทางหลวง ระยะทาง 9.2 กม. และตอน N3 จากถนนนวมินทร์ ตัดผ่านถนนเสรีไทยและรามคำแหง สิ้นสุดโครงการที่ถนนกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ ใกล้ถนนศรีนครินทร์ ซึ่งเป็นจุดบรรจบระหว่างทางพิเศษศรีรัช ส่วน D กับถนนกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ ระยะทาง 10.4 กม.

สายใต้ ระยะทางรวมประมาณ 12.5 กม. แบ่งการก่อสร้างเป็น 2 ตอน คือตอน S1 แนวสายทางเริ่มต้นจากปลายทางพิเศษเฉลิมมหานครที่อาคารรงค์ สายทางชั้นทับบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร จนถึงบางนา ระยะทาง 4.7 กม. ก่อสร้างเป็นทางยกระดับ 6 ช่องจราจร และตอน S2 เริ่มจากบางนาซึ่งต่อกับตอน S1 ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ตัดกับถนนพู่เจ้าสมิงพราย สิ้นสุดที่ถนนหน้ากรมบริเวณที่บรรจบกับถนนสุขุมวิท ระยะทาง 7.8 กม. ก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะเวลาดำเนินการ สายเหนือ กำหนดการก่อสร้างแล้วเสร็จปี 2555 สายใต้ ตอน S1 ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2548 และตอน S2 ปี 2556จรรยา (15) ได้ศึกษาลักษณะสภาพการเดินทางบนทางด่วน พบว่าความเร็วเฉลี่ย ในปี 2540 ในการเดินทางบนระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ประมาณ 68 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วเฉลี่ยในปี 2540 ในการเดินทางบนระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ประมาณ 64 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วเฉลี่ยในปี 2540 ในการเดินทางบนระบบทางด่วนสายรามอินทรา-อาคารรงค์ ประมาณ 78 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ระยะทางเฉลี่ยของการเดินทางบนระบบทางด่วน ประมาณ 13.17 กิโลเมตรระดับบริการบนแต่ละช่วงของระบบทางด่วน ได้ทำการวิเคราะห์หาระดับบริการบนแต่ละช่วงของระบบทางด่วน โดย Highway Capacity Manual 1985 เปรียบเทียบกับ Highway Capacity Manual 1994 พบว่าในวันทำงาน ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ที่มีปัญหาการจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้า และช่วงเร่งด่วนเย็น คือช่วงทางด่วนดินแดงถึงทางต่างระดับท่าเรือถึงทางแยกต่าง

ระดับอาจณรงค์ถึงบางนา ซึ่งจะมีระดับบริการ E และ F เป็นส่วนใหญ่ ระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ที่มีปัญหาการจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้า และช่วงเร่งด่วนเย็น คือช่วงรัชดาภิเษกถึงทางแยกต่างระดับพญาไทถึงสาทร (มุ่งทิศเหนือ) ซึ่งจะมีระดับบริการ E และ F เป็นส่วนใหญ่ และระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ที่มีปัญหาการจราจรในช่วงเร่งด่วนเย็น คือช่วงสุรวงศ์ถึงงามวงศ์วาน (มุ่งทิศเหนือ) ซึ่งจะมีระดับบริการ E และ F เป็นส่วนใหญ่ ส่วนระบบทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์ไม่มีปัญหาการจราจรเนื่องจากมีระดับบริการ A และ B เป็นส่วนใหญ่ และในวันหยุดระบบทาง

ด่วนชั้นที่ 1 มีปัญหาการจราจรตลอดทั้งวัน เนื้อหาช่วงทางแยกต่างระดับท่าเรือถึงทางแยกต่างระดับอาจณรงค์ ซึ่งจะมีระดับบริการ E และ F เป็นส่วนใหญ่

ภาคผนวก ค.

ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 290

ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 290

โดยที่คณะปฏิวัติพิจารณาเห็นว่า ในปัจจุบันเส้นทางคมนาคมต่าง ๆ ในประเทศยังมีไม่เพียงพอที่จะอำนวยความสะดวกและความรวดเร็วแก่การจราจรและการขนส่งอันเป็นอุปสรรคต่อความเจริญและการพัฒนาประเทศ สมควรจัดตั้งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยขึ้นให้มีอำนาจหน้าที่ในการสร้างทางพิเศษเพื่อแก้ไขอุปสรรคดังกล่าวได้เร็วยิ่งขึ้น หัวหน้าคณะปฏิวัติจึงมีคำสั่งดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้

"ทางพิเศษ" หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้นใหม่ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ได้พื้นดิน เหนือพื้นพื้นดินหรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ และหมายความรวมถึงทางซึ่งใช้สำหรับรถรางเดียวหรือรถใต้ดินสะพานอุโมงค์ เรือสำหรับขนส่งรถข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นลงรถ ทางเท้า ที่จอดรถ เขตทาง ไหล่ทาง เขื่อนกันน้ำ ท่อทางระบายน้ำ กำแพงกันดิน รั้วเขต หลักระยะสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และอาคารหรือสิ่งอื่น อันเป็นอุปกรณ์เกี่ยวกับงานทางพิเศษ

"รถ" หมายความว่ารวมถึงล้อเลื่อนด้วย

"คณะกรรมการ" หมายความว่า คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

"ผู้ว่าการ" หมายความว่า ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

"พนักงาน" หมายความว่า พนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทยรวมทั้งผู้ว่าการ

"ลูกจ้าง" หมายความว่า ลูกจ้างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

"รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้

ข้อ 2 ให้จัดตั้งหน่วยงานการทางพิเศษขึ้น เรียกว่า "การทางพิเศษแห่งประเทศไทย" เรียกโดยย่อว่า กทพ. และให้เป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- (1) สร้างหรือจัดให้มีด้วยวิธีการใด ๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ
- (2) จัดทำ ดำเนินการหรือควบคุมธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งโดยรถรางเดียวและรถใต้ดิน
- (3) ดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับทางพิเศษ

ข้อ 3 ให้ กทพ. ตั้งสำนักงานใหญ่ในนครหลวงกรุงเทพ ธนบุรี และจะตั้งสาขาสำนักงานขึ้น ณ ที่ใดก็ได้

ข้อ 4 ทุนของ กทพ. ประกอบด้วย

- (1) เงิน หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับจากรัฐบาล หรือบุคคลอื่น
- (2) เงิน ซึ่งได้มาตามข้อ 6 (5) หรือ (6)

ข้อ 5 เงินสำรองของ กทพ. ให้ประกอบด้วยเงินสำรองเผื่อขาดและเงินสำรองอื่นตามที่

คณะกรรมการจะเห็นสมควร

ข้อ 6 เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ตามข้อ 2 ให้ กทพ. มีอำนาจ



(1) สร้าง ชื่อ จัดหา รับโอน จำหน่าย เช่า ให้เช่า ให้เช่าชื่อ แลกเปลี่ยน ยืม ให้ยืม และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของ กทพ.

(2) ชื่อ จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่าชื่อ แลกเปลี่ยน ถือกรรมสิทธิ์ครอบครอง หรือดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใด ๆ

(3) วางแผน สำรอง ออกแบบเกี่ยวกับการสร้างหรือขยายทางพิเศษ

(4) เรียกเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และค่าบริการในการใช้รถที่เคลื่อนโดยรางเดียวหรือรถใต้ดิน

(5) กู้ยืมเงินหรือลงทุน

(6) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน

ข้อ 7 ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า "คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย" ประกอบด้วยประธาน กรรมการหนึ่งคน และกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าเจ็ดคนแต่ไม่เกินเก้าคน ทั้งนี้ไม่รวมผู้ว่าการซึ่งเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง ให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการ และกรรมการอื่นซึ่งมิใช่กรรมการโดยตำแหน่ง

ข้อ 8 ผู้ซึ่งจะดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ กรรมการและผู้ว่าการต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทย และมีความรู้ความ จัดเจนเพียงพอเกี่ยวกับการบริหารวิทยาศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ สถาปัตยกรรมศาสตร์ การผังเมือง เศรษฐศาสตร์ การคลัง หรือนิติศาสตร์

ข้อ 9 ผู้มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ จะเป็นประธานกรรมการหรือกรรมการ มิได้

(1) เป็นผู้มีส่วนได้เสียในสัญญา กับ กทพ. หรือในกิจการที่กระทำ ให้แก่ กทพ.ไม่ว่าโดยตรงหรืออ้อม เว้นแต่เป็นเพียงผู้ถือหุ้นเพื่อประโยชน์ในการลงทุนโดยสุจริตในบริษัทจำกัดที่กระทำ การอันมีส่วนได้เสียเช่นนั้น

(2) เป็นพนักงาน เว้นแต่ผู้ดำรงตำแหน่งผู้ว่าการ

(3) เป็นบุคคลล้มละลาย

(4) เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำ คุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำ ใดโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ

ข้อ 10 ให้ประธานกรรมการ หรือกรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสี่ปี แต่สี่ ารับกรรมการนั้น ในวาระเริ่มแรกเมื่อครบกำหนดสองปีให้กรรมการดังกล่าวออกจากตำแหน่งก็หนึ่งโดยวิธีจับสลาก ถ้าไม่อาจหาจำนวนก็หนึ่งได้ ก็ให้กรรมการซึ่งจะอยู่ในตำแหน่งต่อไปมีจำนวนมากกว่าประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้

ข้อ 11 นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระตามข้อ 10 ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (1) ตาย
- (2) ลาออก
- (3) คณะรัฐมนตรีให้ออก
- (4) ตกเป็นผู้ขาดคุณสมบัติตามข้อ 8 หรือมีลักษณะต้องห้ามตามข้อ 9

เมื่อประธานกรรมการหรือกรรมการพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระคณะรัฐมนตรีอาจแต่งตั้งผู้อื่นเป็นประธานกรรมการหรือกรรมการแทนได้ ให้ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งได้รับการแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งตามวาระของประธานกรรมการ หรือกรรมการซึ่งตนแทน

ข้อ 12 ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลทั่วไป ซึ่งกิจการของ กทพ. อำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ให้รวมถึง

- (1) ออกระเบียบหรือข้อบังคับเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์
- (2) ออกระเบียบหรือข้อบังคับการประชุม
- (3) ออกระเบียบหรือข้อบังคับการดำเนินกิจการของคณะกรรมการ
- (4) ออกระเบียบหรือข้อบังคับการจัดแบ่งส่วนงานหรือวิธีปฏิบัติงาน
- (5) กำหนดตำแหน่ง อัตราเงินเดือน หรือค่าจ้างของพนักงานหรือลูกจ้าง
- (6) ออกระเบียบหรือข้อบังคับการบรรจุ การแต่งตั้ง การเลื่อนเงินเดือนหรือค่าจ้าง การออกจากตำแหน่ง วินัย การลงโทษ และการร้องทุกข์ของพนักงานและลูกจ้าง
- (7) ออกระเบียบหรือข้อบังคับการจ่ายค่าพาหนะและเบี้ยเลี้ยงเดินทางค่าเช่าที่พัก ค่าล่วงเวลา และการจ่ายเงินอื่น
- (8) ออกระเบียบหรือข้อบังคับเครื่องแบบพนักงานและลูกจ้าง
- (9) ออกระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้และรักษาทรัพย์สินของ กทพ.
- (10) ออกระเบียบหรือข้อบังคับเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
- (11) ออกระเบียบหรือข้อบังคับเกี่ยวกับค่าบริการในการใช้รถรางเดียวหรือรถใต้ดิน ระเบียบหรือข้อบังคับวิธีปฏิบัติงานตาม (4) ถ้ามีข้อความจำกัดอำนาจของผู้ว่าการในการทำนิติกรรมไว้ประการใด ให้รัฐมนตรีประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ข้อ 13 ให้มีผู้ว่าการหนึ่งคนโดยคณะกรรมการเป็นผู้แต่งตั้ง ให้ผู้ว่าการได้รับเงินเดือนตามที่คณะกรรมการกำหนดและพ้นจากตำแหน่งเมื่อตาย ลาออก ตกเป็นผู้ขาดคุณสมบัติตามข้อ 8 หรือมีลักษณะต้องห้ามตามข้อ 14 หรือคณะกรรมการให้ออกมติให้ผู้ว่าการออกจากตำแหน่ง ต้องประกอบด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนกรรมการทั้งหมดนอกจากผู้ว่าการ การแต่งตั้ง การกำหนดอัตราเงินเดือน หรือการให้ออกจากตำแหน่งตามข้อนี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะ

## รัฐมนตรี

ข้อ 14 ผู้มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้จะเป็นผู้ว่าการมิได้

(1) เป็นผู้มีส่วนได้เสียในสัญญา กับ กทพ. หรือในกิจการที่กระทำ ให้แก่ กทพ. ไม่ว่าจะโดยตรงหรือ  
อ้อม เว้นแต่เป็นเพียงผู้ถือหุ้นเพื่อประโยชน์ในการลงทุนโดยสุจริตในบริษัทจำกัดที่กระทำการอันมีส่วนได้  
เสียเช่นนั้น

(2) เป็นข้าราชการประจำ

(3) เป็นผู้มีตำแหน่งการเมือง

(4) เป็นผู้ไม่อาจทำ งานได้เต็มเวลาให้แก่ กทพ.

(5) เป็นบุคคลล้มละลาย

(6) เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำ พิพากษาถึงที่สุดให้จำ คุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิด  
ที่ได้กระทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ

ข้อ 15 ผู้ว่าการมีหน้าที่บริหารกิจการให้ เป็นไปตามอำนาจหน้าที่ของ กทพ. ตามนโยบาย  
ระเบียบ หรือข้อบังคับของคณะกรรมการ และมีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้าง

ข้อ 16 ผู้ว่าการมีอ านาจ

(1) บรรจุ แต่งตั้ง เลื่อน ลด ตัดเงินเดือนหรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัยแก่พนักงานและลูกจ้าง ตาม  
ระเบียบหรือข้อบังคับของคณะกรรมการ แต่ถ้าเป็นพนักงานหรือลูกจ้างตั้งแต่ตำแหน่งที่ปรึกษา  
ผู้เชี่ยวชาญ ผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่าขึ้นไป จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ

(2) กำหนดเงื่อนไขในการทำงานของพนักงานและลูกจ้าง และออกระเบียบวิธีปฏิบัติงานของ  
กทพ. โดยไม่ขัดหรือแย้งกับระเบียบหรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

ข้อ 17 ในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก ผู้ว่าการเป็นผู้กระทำ านในนามของ กทพ. และเป็น  
ผู้กระทำแทน กทพ. เพื่อการนี้ ผู้ว่าการจะมอบอำนาจให้ตัวแทนหรือบุคคลใดกระทำการเฉพาะอย่าง  
แทนก็ได้ ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามระเบียบหรือข้อบังคับของคณะกรรมการนิติกรรมที่ผู้ว่าการกระทำโดยฝ่า  
ฝืนระเบียบหรือข้อบังคับตามข้อ 12 วรรคสอง ย่อมไม่ผูกพัน กทพ. เว้นแต่คณะกรรมการจะให้สัตยาบัน

ข้อ 18 เมื่อผู้ว่าการไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ หรือเมื่อตำแหน่งผู้ว่าการว่างลงในระหว่างที่ยังมิได้  
แต่งตั้งผู้ว่าการ ให้คณะกรรมการแต่งตั้งพนักงานคนหนึ่งเป็นผู้ทำ ากการแทนผู้ว่าการหรือรักษาการใน  
ตำแหน่งผู้ว่าการ แล้วแต่กรณี และให้นำข้อ 14 มาใช้บังคับโดยอนุโลมให้ผู้ทำการแทนผู้ว่าการหรือผู้  
รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบอย่างเดียวกับผู้ว่าการ เว้นแต่อำนาจ  
หน้าที่ของผู้ว่าการในฐานะกรรมการ

ข้อ 19 ประธานกรรมการและกรรมการย่อมได้รับประโยชน์ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

ข้อ 20 ประธานกรรมการ กรรมการ พนักงานและลูกจ้างได้รับโบนัสตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

ข้อ 21 ให้ประธานกรรมการ กรรมการ และพนักงานเป็นเจ้าของพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

ข้อ 22(1) เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางพิเศษ ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่นให้ดำเนินการเวนคืนตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

ข้อ 23(2) (ยกเลิก)

ข้อ 24(3) (ยกเลิก)

ข้อ 25(4) (ยกเลิก)

ข้อ 26 ในกรณีที่การสร้างหรือขยายทางพิเศษผ่านแดนแห่งกรรมสิทธิ์เหนือพื้นพื้นดินหรือใต้พื้นดินของบุคคลอื่นโดยไม่เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ให้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดแนวทางพิเศษนั้น และให้ กทพ. มีอำนาจเข้าดำเนินการที่จำเป็นในอสังหาริมทรัพย์นั้นได้ แต่ต้องใช้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้มีสิทธิก่อนเข้าดำเนินการดังกล่าว(5)การกำหนดและการชำระค่าเสียหายตลอดจนการเข้าดำเนินการในอสังหาริมทรัพย์นั้น ให้นำบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดค่าทดแทน การอุทธรณ์ และการเข้าครอบครองอสังหาริมทรัพย์ของเจ้าหน้าที่มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ข้อ 27(6) (ยกเลิก)

ข้อ 28 ในกรณีที่ กทพ. สร้างหรือขยายทางพิเศษตามข้อ 26 ผู้ใดจะสร้างโรงเรือนหรือสิ่งอื่นใดทางพิเศษที่อยู่เหนือพื้นพื้นดินหรือเหนือทางพิเศษที่อยู่ใต้พื้นดินก็ให้กระทำได้ แต่ต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจาก กทพ. การอนุญาตนั้นให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่ กทพ. กำหนด โรงเรือนหรือสิ่งอื่นที่สร้างขึ้นโดยฝ่าฝืนวรรคหนึ่ง ให้ กทพ. มีอำนาจรื้อถอนหรือทำลายตามควรแก่กรณี โดยไม่ต้องจ่ายค่าทดแทน

(1) (5) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 พ.ศ. 2530

(2)-(4) (6) ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ (ฉบับที่ 290) พ.ศ. 2530

ข้อ 29 ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างโรงเรือนหรือสิ่งอื่นหรือปลูกต้นไม้หรือพืชผลอย่างใด ๆ ในทางพิเศษหรือเพื่อเชื่อมติด ต่อกับทางพิเศษ เว้นแต่ผู้ซึ่งดำเนินการอันเป็นสาธารณูปโภคซึ่งมีความจำเป็นต้องปักเสาพาดสาย หรือวางท่อเพื่อข้ามหรือลอดทางพิเศษ ให้ขออนุญาตและทำความตกลงกับ กทพ.

เสียก่อนจึงจะกระทำการนั้นได้และถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ในเหตุลักษณะของงานหรือในเรื่องค่าเช่า ให้เสนอรัฐมนตรีเป็นผู้วินิจฉัย คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด โรงเรือนหรือสิ่งอื่นที่สร้างขึ้นหรือต้นไม้หรือพืชผลที่ปลูกขึ้นโดยฝ่าฝืนวรรคหนึ่ง ให้น่า ข้อ 28 วรรคสอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ข้อ 30 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใด ๆ ให้ทางพิเศษอยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่การจราจร

ข้อ 31 ห้ามมิให้ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่าหรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งทางพิเศษ อันอาจเป็นอันตรายแก่รถหรือบุคคลซึ่งใช้ทางพิเศษ

ข้อ 32 เพื่อประโยชน์ในการสร้างหรือขยายทางพิเศษและการบำรุงรักษาการป้องกันอันตรายหรือความเสียหายที่จะเกิดแก่ทางพิเศษ ให้ กทพ. มีอำนาจเข้าครอบครองหรือใช้เป็นการชั่วคราวซึ่งอสังหาริมทรัพย์ในความครอบครองของบุคคลใดที่มีใช้โรงเรือนซึ่งคนอยู่อาศัย หรือประกอบธุรกิจภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

(1) การเข้าครอบครองหรือใช้อสังหาริมทรัพย์นั้น เป็นการจำเป็นสำหรับการสร้างหรือขยายทางพิเศษ และการบำรุงรักษา การป้องกันอันตรายหรือความเสียหายที่จะเกิดแก่ทางพิเศษ

(2) ได้แจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์ทราบล่วงหน้าภายในเวลาอันสมควร

(3) หากการเข้าครอบครองหรือใช้อสังหาริมทรัพย์มีความจำเป็นที่จะต้องรื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่มีใช้โรงเรือนซึ่งคนอยู่อาศัย ก็ให้ กทพ. มีอำนาจรื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวหรือตัดฟันต้นไม้ได้ ทั้งนี้เท่าที่จำเป็น ก่อนที่จะดำเนินการตาม (3) ให้ กทพ. แจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์ทราบ เจ้าของหรือผู้ครอบครองอสังหาริมทรัพย์นั้นอาจยื่นคำร้องแสดงเหตุที่ไม่สมควรทำเช่นนั้นไปยังคณะกรรมการเพื่อวินิจฉัยภายในกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง คำวินิจฉัยของคณะกรรมการให้เป็นที่สุด ถ้ามีความเสียหายเกิดแก่เจ้าของ ผู้ครอบครอง หรือผู้ทรงสิทธิอื่นในอสังหาริมทรัพย์เนื่องจากการกระทำของพนักงานและลูกจ้าง บุคคลนั้นย่อมเรียกค่าทดแทนจาก กทพ. ได้

ข้อ 33 ให้รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการของ กทพ. เพื่อการนี้จะสั่งให้ กทพ. ซึ่งแจ้งข้อเท็จจริงแสดงความคิดเห็น ทำรายงานหรือยับยั้งการกระทำที่ขัดต่อนโยบายของรัฐบาลหรือมติของคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจที่จะสั่งให้ปฏิบัติการตามนโยบายของรัฐบาลหรือมติของคณะรัฐมนตรี และสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการดำเนินกิจการได้

ข้อ 34 ในการที่ กทพ. จะต้องเสนอเรื่องไปยังคณะรัฐมนตรีตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ ให้คณะกรรมการนำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอต่อไปยังคณะรัฐมนตรี

ข้อ 35 ให้ กทพ. เปิดบัญชีเงินฝากไว้กับธนาคารตามระเบียบของคณะกรรมการซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

ข้อ 36 กทพ. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้

- (1) สร้างหรือขยายทางพิเศษ
- (2) กู้ยืมเงินเกินสิบล้านบาท
- (3) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
- (4) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ที่มีราคาเกินห้าแสนบาท
- (5) จำหน่ายทรัพย์สินที่มีราคาเกินหนึ่งล้านบาทจากบัญชีเป็นสูญ

ข้อ 37 ให้ กทพ. จัดทำงบประมาณประจำปี โดยแยกเป็นงบลงทุนและงบทำการสำหรับงบลงทุนให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบส่วนงบทำการให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

ข้อ 38 รายได้ที่ กทพ. ได้รับจากการดำเนินการให้ตกเป็นของ กทพ. รายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักรายจ่ายและจัดสรรเงินสำรองรวมทั้งค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่อันจำเป็นในการขยายกิจการหรือลงทุนเพื่อสร้างทางที่ได้รับอนุมัติแล้วเหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ ถ้ารายได้มีไม่เพียงพอสำหรับรายจ่ายนอกจากเงินสำรองและ กทพ. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่นได้ รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ กทพ. เท่าจำนวนที่ขาด

ข้อ 39 ให้ กทพ. ทำรายงานปีละครั้งเสนอรัฐมนตรี รายงานนี้ให้กล่าวถึงผลของงานในปีที่ล่วงมาแล้ว และคำชี้แจงเกี่ยวกับนโยบายของคณะกรรมการโครงการและแผนงานที่จะจัดทำ ในภายหน้า

ข้อ 40 ให้ กทพ. วางและรักษาไว้ซึ่งระบบการบัญชีที่เหมาะสมแก่กิจการสาธารณูปโภคแยกตามประเภทงานส่วนที่ สำคัญ มีการลงรายการรับและจ่ายเงินสินทรัพย์และหนี้สินที่แสดงกิจการที่เป็นอยู่ตามจริง และตามที่ควรตามประเภทงานพร้อมด้วยข้อความอันเป็นที่มาของรายการดังกล่าว และให้มีการสอบบัญชีภายในเป็นประจำ

ข้อ 41 ให้ กทพ. จัดทำบุคคล บัญชีทำการและบัญชีกำไรขาดทุนภายในเก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี

ข้อ 42 ทุกปีให้คณะกรรมการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีคนหนึ่งหรือหลายคนเพื่อสอบและรับรองบัญชีของ กทพ. เป็นปี ๆ ไป ห้ามมิให้แต่งตั้งประธานกรรมการ กรรมการ พนักงาน ลูกจ้าง ผู้อื่นซึ่งเป็นผู้แทนของ กทพ. หรือผู้มีส่วนได้เสียในการงานที่ กทพ. จัดทำ เป็นผู้สอบบัญชี

ข้อ 43 ผู้สอบบัญชีมีอำนาจตรวจสอบสรรพสมุดบัญชีและเอกสารหลักฐานของ กทพ. เพื่อการนี้ให้มีอำนาจสอบ

ถามประธานกรรมการ กรรมการพนักงาน ลูกจ้าง และผู้อื่นซึ่งเป็นผู้แทนของ กทพ.

ข้อ 44 ให้ผู้สอบบัญชีทำรายงานผลการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อเสนอต่อไปยัง คณะรัฐมนตรี และให้ กทพ. โฆษณารายงานประจำปีของปีที่ล่วงแล้ว แสดงงบดุล บัญชีทำการ และบัญชีกำไรขาดทุน ที่ผู้สอบบัญชีรับรองว่าถูกต้องแล้วภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้สอบบัญชีรับรองว่าถูกต้อง

ข้อ 45 ให้พนักงานและลูกจ้างมีสิทธิร้องทุกข์เกี่ยวกับการลงโทษได้ตามระเบียบหรือข้อบังคับของคณะกรรมการ

ข้อ 46 ให้ กทพ. จัดให้มีบำเหน็จบำนาญหรือกองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์อื่นเพื่อสวัสดิการของผู้ปฏิบัติงานใน กทพ. และครอบครัวในกรณีพ้นจากตำแหน่ง ประสบอุบัติเหตุ เจ็บป่วยหรือกรณีอื่นอันควรแก่การสงเคราะห์การจัดให้มีบำเหน็จบำนาญหรือกองทุนสงเคราะห์ตามวรรคหนึ่ง หลักเกณฑ์การจ่ายบำเหน็จบำนาญ การออกเงินสมทบในกองทุนสงเคราะห์การกำหนดประเภทของผู้ที่พึงได้รับการสงเคราะห์จากกองทุนสงเคราะห์ และหลักเกณฑ์การสงเคราะห์ตลอดจนการจัดการเกี่ยวกับกองทุน ให้เป็นไปตามระเบียบหรือข้อบังคับของคณะกรรมการระเบียบหรือข้อบังคับตามวรรคสอง ให้ใช้บังคับได้เมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

ข้อ 47 ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนด

- (1) ทางพิเศษสายใดตลอดทั้งสายหรือบางส่วนที่ต้องเสียค่าผ่านทางพิเศษ
- (2) ประเภทของรถที่ต้องเสียหรือยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษ
- (3) อัตราค่าผ่านทางพิเศษ

ข้อ 48 ให้พนักงานซึ่งผู้ว่าการแต่งตั้งให้มีหน้าที่เกี่ยวกับการเก็บค่าผ่านทางพิเศษมีอำนาจดังต่อไปนี้

- (1) เรียกเก็บค่าผ่านทางพิเศษตามประกาศของรัฐมนตรี
- (2) สั่งให้หยุดและตรวจสอบรถที่ผ่านหรือจะผ่านทางพิเศษ เพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่า

ผ่านทางพิเศษ

(3) ออกคำสั่งให้บุคคลใด ๆ มาชี้แจงหรือแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าผ่านทางพิเศษตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้

ข้อ 49 บุคคลใดใช้รถบนทางพิเศษที่กำหนดให้เก็บค่าผ่านทางพิเศษตามข้อ 47 ต้องเสียค่าผ่านทางพิเศษตามประกาศของรัฐมนตรี

ข้อ 50(1) ผู้ใดขัดขวางการกระทำของ กทพ. หรือเจ้าหน้าที่เวเนคืนอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งกระทำการตามข้อ 26 ข้อ 28 ข้อ 29 หรือข้อ 32 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ข้อ 51 ผู้ใดฝ่าฝืนข้อ 30 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ข้อ 52 ผู้ใดฝ่าฝืนข้อ 31 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ข้อ 53 ผู้ใดหลีกเลี่ยงไม่เสียค่าผ่านทางพิเศษตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ข้อ 54 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานซึ่งสั่งตามข้อ 48 (2) หรือ (3) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ข้อ 55 ภายในระยะเวลาห้าปีนับแต่วันที่ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ใช้บังคับ รัฐมนตรีอาจสั่งให้ข้าราชการหรือพนักงานเทศบาลผู้หนึ่งผู้ใดไปปฏิบัติงานในการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอีกตำแหน่งหนึ่งได้ เมื่อได้รับอนุมัติจากเจ้าสังกัด

ข้อ 56 ให้นำกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกมาใช้บังคับแก่การจราจรในทางพิเศษโดยอนุโลม และให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดมาตรการเพื่อรักษาความปลอดภัยและความสะดวกในการจราจรในทางพิเศษนอกไปจากที่บัญญัติได้ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก กฎกระทรวงนั้นเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

ข้อ 57 ให้พนักงานซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งมีอำนาจหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกเฉพาะการปฏิบัติหน้าที่ในทางพิเศษยกเว้นอำนาจเปรียบเทียบคดี

ข้อ 58 ผู้ใดฝ่าฝืนกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในข้อ 56 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

ข้อ 59 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้

ข้อ 60(2) ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2515

จอมพล ถ. กิตติขจร

หัวหน้าคณะปฏิวัติ



## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ร้อยตำรวจเอก มนสิข ชุนดี เกิดวันที่ 24 ตุลาคม พุทธศักราช 2523 ที่จังหวัด  
สุพรรณบุรี เป็นบุตรชาย นายสุรัชย์ ชุนดี และ นางจอมขวัญ ชุนดี

### ประวัติการศึกษา

ปริญญารัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต จาก โรงเรียนนายร้อยตำรวจ (รุ่นที่ 55)  
ปีการศึกษา 2544

### ประวัติการทำงาน

1. พนักงานสอบสวน (สัญญาบัตร 1) สถานีตำรวจสมเด็จพระเจ้าพระยา ระหว่าง  
ปีพุทธศักราช 2545 – 2547
2. พนักงานสอบสวน (สัญญาบัตร 1) สถานีตำรวจทางด่วน 2 ระหว่างปี  
พุทธศักราช 2548 - 2552
3. ผู้ช่วยนายเวร (สัญญาบัตร 1) จเรตำรวจ (สัญญาบัตร 8) จนถึงปัจจุบัน  
(ปีพุทธศักราช 2552)

