

การจัดอันดับดาวและแผนการลงทุนของ iRAP คู่มือการลงรหัส

ฉบับการขับขี่ทางซ้าย - สิงหาคม 2557



การกำหนดมาตรฐานสำหรับกระบวนการลงรหัสถนน
RAP-SR-2.2

คำเตือนในการพิมพ์ -
เอกสารนี้หรือส่วนหนึ่งใดที่เป็นฉบับพิมพ์ไม่ควรยึดถือเป็นเอกสารอ้างอิงปัจจุบัน
กรุณาดูเอกสารล่าสุดฉบับอิเล็กทรอนิกส์ที่:
http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-2-2_Star_Rating_coding_manual-left.pdf



เกี่ยวกับ iRAP

โครงการประเมินความปลอดภัยทางถนนระหว่างประเทศ (International Road Assessment Program - iRAP) เป็นองค์กรการกุศลที่จดทะเบียนเพื่อมุ่งมั่นช่วยเหลือชีวิตผู้คนผ่านโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยมากขึ้น

เราสนับสนุนด้านเครื่องมือและการฝึกอบรมเพื่อช่วยให้ประเทศต่าง ๆ สร้างโครงข่ายถนนที่ปลอดภัย กิจกรรมของเรา ได้แก่

- ตรวจสอบโครงข่ายถนนที่มีความเสี่ยงสูง รวมทั้งพัฒนาการจัดอันดับดาวและแผนการลงทุนเพื่อโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยมากขึ้น
- จัดการฝึกอบรม เทคโนโลยี และการสนับสนุนที่จะสร้างและรักษาสภาพระดับประเทศ ภูมิภาค และท้องถิ่น
- ติดตามประสิทธิภาพความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้หน่วยงานด้านเงินทุนประเมินผลประโยชน์ของการลงทุนได้

โครงการนี้เป็นองค์กรแม่ข่ายสำหรับ EuroRAP, AusRAP, usRAP, KiwiRAP และ ChinaRAP

โครงการประเมินความปลอดภัยทางถนน (Road Assessment Programmes - RAP) ปัจจุบันดำเนินการในกว่า 70 ประเทศทั่วทั้งยุโรป เอเชียแปซิฟิก อเมริกาเหนือ อเมริกากลาง และอเมริกาใต้ รวมทั้งแอฟริกา

iRAP ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากมูลนิธิ FIA เพื่อยานยนต์และสังคม และกองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน โครงการต่าง ๆ ได้รับการสนับสนุนจาก Global Road Safety Facility สมาคมยานยนต์ ธนาคารเพื่อการพัฒนาภูมิภาค และผู้บริจาคอื่น ๆ

รัฐบาลแห่งชาติ สโมสรและสมาคมยานยนต์ องค์กรการกุศล อุตสาหกรรมยานยนต์ และสถาบันต่าง ๆ เช่น คณะกรรมการยุโรป ยังสนับสนุน RAP ในประเทศที่พัฒนาแล้ว และส่งเสริมการถ่ายโอนการวิจัยและเทคโนโลยีแก่ iRAP นอกจากนี้ บุคคลจำนวนมากสละเวลาและใช้ความรู้ความเชี่ยวชาญเพื่อสนับสนุน iRAP

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการใช้คู่มือนี้ กรุณาดูทรัพยากรการฝึกอบรมทางออนไลน์ RAPcapacity ของ iRAP ที่ <http://capacity.irap.org> ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับโครงการ กรุณาเยี่ยมชม www.irap.org นอกจากนี้ เชิญสมัครสมาชิก "WrapUp" จดหมายข่าวอิเล็กทรอนิกส์จาก iRAP โดยส่งข้อความถึง icanhelp@irap.org

สำหรับขอแนะนำในการปรับปรุง กรุณาติดต่อ:

James Bradford

ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการทั่วโลกของ iRAP

james.bradford@irap.org

+44 1256 345 598 (GMT+0)

© International Road Assessment Programme (iRAP) 2014

ห้ามเปลี่ยนแปลงแก้ไขเทคโนโลยี iRAP รวมถึงเกณฑ์วิธี กระบวนการ และแบรนด์ต่าง ๆ หรือใช้ในทางใด ๆ โดยไม่ได้รับการยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจนจาก iRAP

iRAP เป็นองค์กรการกุศลที่จดทะเบียนในประเทศอังกฤษและเวลส์ หมายเลของค์กรการกุศลคือ 1140357 สำนักงานที่จดทะเบียนตั้งอยู่ที่ 60 Trafalgar Square, London, WC2N 5DS

บันทึกการปรับปรุงเอกสาร

วันที่	ฉบับ	การปรับปรุงข้อมูล
ม.ค. 255 6	1	ชุดเอกสาร RAP-SR ฉบับการชี้แจงทางขวา: http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-2-2_Star_Rating_coding_manual.docx ฉบับการชี้แจงทางซ้าย: http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-2-2_Star_Rating_coding_manual-left.docx
พ.ค. 255 6	2	เพิ่มหมวดหมู่ใหม่เกี่ยวกับทางม้าลายและคุณลักษณะของเขตโรงเรียน
มิ.ย. 255 7	3	ปรับปรุงข้อมูลชื่อคุณลักษณะและชื่อหมวดหมู่ รวมถึงแก้ไขรายการย่อยอื่น ๆ
ส.ค. 255 7	4	เพิ่มคำอธิบายสำหรับปริมาณถนนที่ตัดกันและเปลี่ยนแปลงคำอธิบายเล็กน้อยเกี่ยวกับความรุนแรงริมขอบถนน - วัตถุ

สารบัญ

1	บทนำ.....	6
1.1	ภาพรวมการจัดอันดับดาว	6
2	ทางเดินรถที่ไม่แบ่งช่องจราจร เทียบกับ ทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจร	7
3	การควบคุมคุณภาพ	9
4	คุณลักษณะการลงรหัส	10
4.1	ชื่อผู้ลงรหัส.....	10
4.2	วันที่ลงรหัส.....	10
4.3	วันที่สำรวจถนน	10
4.4	ภาพอ้างอิง	10
4.5	ชื่อถนน.....	10
4.6	ส่วน	10
4.7	ระยะทาง.....	11
4.8	ความยาว	11
4.9	ละติจูดและลองจิจูด.....	11
4.10	จุดสังเกต.....	11
4.11	ความคิดเห็น	11
4.12	ป้ายทางเดินรถ	12
4.13	ค่าใช้จ่ายในการปรับปรุง.....	14
4.14	มีการจราจรของรถจักรยานยนต์.....	16
4.15	มีการจราจรของรถจักรยาน	17
4.16	มีการจราจรของคนเดินเท้าที่ข้ามถนน	18
4.17	มีการจราจรของคนเดินเท้าตามแนวถนน - ทางขวา	19
4.18	มีการจราจรของคนเดินเท้าตามแนวถนน - ทางซ้าย	20
4.19	การใช้ที่ดิน - ทางซ้าย	21
4.20	การใช้ที่ดิน - ทางขวา.....	24
4.21	ประเภทพื้นที่.....	25
4.22	ขีดจำกัดความเร็ว.....	26
4.23	ขีดจำกัดความเร็วรถจักรยานยนต์.....	28
4.24	ขีดจำกัดความเร็วรถบรรทุก.....	30
4.25	ความเร็วที่แตกต่างกัน	32
4.26	ประเภทเกาะกลาง	33
4.27	แนวเส้นชะลอความเร็วแบ่งครึ่งถนน.....	39
4.28	ความรุนแรงริมขอบถนน - ระยะห่างด้านซ้าย.....	40
4.29	ความรุนแรงริมขอบถนน - วัตถุด้านซ้าย	42
4.30	ความรุนแรงริมขอบถนน - ระยะห่างด้านขวา และความรุนแรงริมขอบถนน - วัตถุด้านขวา	48
4.31	แนวเส้นชะลอความเร็วบริเวณไหล่ทาง.....	49
4.32	ความกว้างของไหล่ทางลาดยาง - ด้านซ้าย	50
4.33	ความกว้างของไหล่ทางลาดยาง - ด้านขวา	52
4.34	ประเภททางแยก.....	54
4.35	การปรับทิศทางของทางแยก	61

4.36	ปริมาณยานพาหนะบนถนนที่เป็นทางแยก	63
4.37	คุณภาพของทางแยก	66
4.38	จุดทางเข้าสถานที่	68
4.39	จำนวนช่องจราจร.....	70
4.40	ความกว้างของช่องจราจร	73
4.41	ความโค้ง.....	75
4.42	ลักษณะของทางโค้ง.....	77
4.43	ระดับ	79
4.44	สภาพถนน	81
4.45	การป้องกันการลื่นไถล/การยึดเกาะ	83
4.46	การทำเครื่องหมายนำทาง	85
4.47	ระบบไฟส่องสว่างถนน	87
4.48	บริเวณที่มีทางม้าลาย - ถนนที่ตรวจสอบ.....	88
4.49	คุณภาพทางม้าลาย.....	93
4.50	บริเวณที่มีทางม้าลาย - ถนนที่มีทางแยก	95
4.51	รั้วกันคนเดินเท้า	99
4.52	ป้ายเตือนเขตโรงเรียน.....	100
4.53	เจ้าหน้าที่ดูแลการข้ามถนนเขตโรงเรียน	102
4.54	การจัดการความเร็ว/การยับยั้งการจราจร.....	104
4.55	ที่จอดรถ.....	105
4.56	ทางเท้าสัญจร - ด้านซ้าย.....	107
4.57	ทางเท้าสัญจร - ด้านขวา.....	111
4.58	ทางคู่ขนาน.....	112
4.59	ช่องทางสำหรับผู้ขับขี่เครื่องยนต์สองล้อ	113
4.60	ช่องทางสำหรับรถจักรยาน.....	116
4.61	งานก่อสร้างทาง	119
4.62	ระย่มมองเห็นปลอดภัย	121
5	คุณลักษณะหลังการลงรหัส.....	122
5.1	ปริมาณยานพาหนะ (AADT)	122
5.2	ค่า % รถจักรยานยนต์.....	122
5.3	ปริมาณคนเดินเท้าที่ข้ามถนนในชั่วโมงเร่งด่วน	123
5.4	ปริมาณคนเดินเท้าตามท้องถนนในชั่วโมงเร่งด่วน - ทางขวา	124
5.5	ปริมาณคนเดินเท้าตามท้องถนนในชั่วโมงเร่งด่วน - ทางซ้าย	125
5.6	ปริมาณรถจักรยานในชั่วโมงเร่งด่วน	126
5.7	ความเร็วในการขับขี่ (ค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85).....	127
5.8	ความเร็วในการขับขี่ (ค่าเฉลี่ย)	129
5.9	Roads That Cars Can Read	131
5.10	เป้าหมายนโยบายการจัดอันดับดาว	132
5.11	ภาคผนวก - ตัวอย่างการลงรหัส.....	133

1 บทนำ

การเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นปัญหาใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนและลูกหลานมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยแต่ละปีจะมีผู้เสียชีวิต 1.3 ล้านคน และอีก 50

ล้านคนได้รับบาดเจ็บหรือทุพพลภาพอย่างถาวรจากอุบัติเหตุทางถนน

โดยอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เด็กและเยาวชนอายุระหว่าง 10 ถึง 24 ปีเสียชีวิต

ภาระของอุบัติเหตุทางถนนเทียบได้กับโรคมมาลาเรียและวัณโรค ซึ่งคิดเป็นค่าใช้จ่ายประมาณ 1-3% ของ GDP ระดับโลก

ในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาด้านสุขภาพที่สำคัญ

ยอดผู้เสียชีวิตทั่วโลกและการบาดเจ็บสาหัสมากกว่า 85% เกิดขึ้นในประเทศกำลังพัฒนา

ขณะที่การเสียชีวิตบนท้องถนนคาดว่าจะลดลงในประเทศที่มีรายได้สูง กลับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 80 ในส่วนอื่น ๆ ของโลก¹

โครงการประเมินความปลอดภัยทางถนนระหว่างประเทศ (iRAP - www.irap.org) รวบรวมองค์ความรู้ที่ครอบคลุม

เกี่ยวกับโครงการประเมินความปลอดภัยทางถนนของประเทศที่พัฒนาแล้ว (EuroRAP, AusRAP และ usRAP)

ซึ่งได้รับความเมตตาสนับสนุนจากมูลนิธิ FIA

เพื่อพัฒนาระเบียบวิธีการสำรวจถนนสำหรับประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง

ระเบียบวิธีการจัดอันดับดาวนี้ไม่จำเป็นต้องมีข้อมูลอุบัติเหตุโดยละเอียด และใช้งานได้โดยตรงจากการสำรวจถนน

1.1 ภาพรวมการจัดอันดับดาว

การจัดอันดับดาวเป็นวิธีการวัดเชิงปริวิสัยถึงความเป็นไปได้ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและระดับความรุนแรง

มีจุดมุ่งเน้นที่การระบุและการบันทึกคุณลักษณะของถนนซึ่งส่งผลกระทบต่อประเภทอุบัติเหตุที่พบบ่อยและรุนแรงที่สุด

โดยอิงตามการวิจัยที่ใช้หลักฐานทางวิทยาศาสตร์ จะนี้

ระดับความเสี่ยงต่อผู้ใช้ถนนในโครงข่ายเฉพาะจึงกำหนดได้โดยไม่ต้องมีข้อมูลอุบัติเหตุอย่างละเอียด

ซึ่งกรณีคุณภาพข้อมูลต่ำมักพบบ่อยครั้งในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง

ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตและการได้รับบาดเจ็บร้ายแรงของบุคคลมีอยู่สูงสุดบนถนนระดับหนึ่งดาว

และต่ำสุดบนถนนระดับห้าดาว

การจัดอันดับดาวยังเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการวัดระดับความเสี่ยงเชิงปริวิสัยที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบถนนสายใหม่

(ซึ่งยังไม่มีข้อมูลอุบัติเหตุ) ช่วยให้สามารถตัดสินใจได้โดยอิงตามหลักฐาน

และสำหรับการใช้งานในประเทศที่มีประสิทธิภาพสูงซึ่งความถี่การเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างต่ำจำกัดความสามารถในการวิเคราะห์อุบัติเหตุ อันจะส่งผลต่อ

การสังเกตการณ์ประสิทธิภาพและการจัดลำดับความสำคัญของการลงทุน

การสังเกตการณ์ประสิทธิภาพและการจัดลำดับความสำคัญของการลงทุน

ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับระเบียบวิธีการจัดอันดับดาว iRAP และการศึกษาหลักสูตรการฝึกอบรมสามารถดูได้ที่ RAPcapacity²

¹ องค์การอนามัยโลก *Global Status Report on Road Safety Time for Action, 2009*

² RAPcapacity: <http://capacity.irap.org>

2 ทางเดินรถที่ไม่แบ่งช่องจราจร เทียบกับ ทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจร

สำหรับเกณฑ์วิธีฉบับที่ 3 ของ iRAP

ทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจรและทางเดินรถที่ไม่แบ่งช่องจราจรมีการลงรหัสแตกต่างกัน

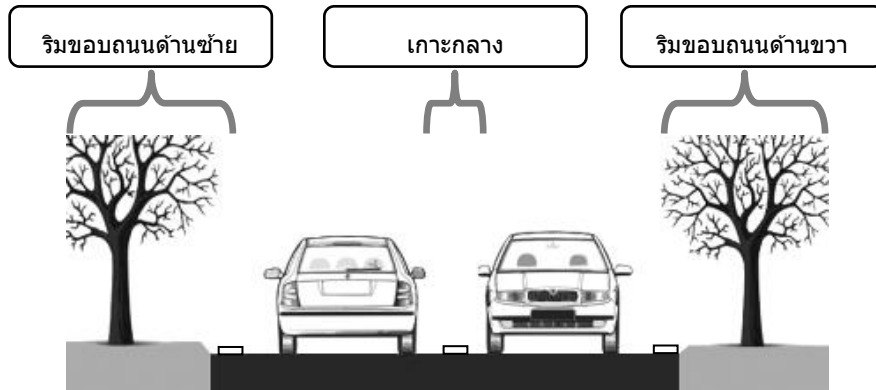
เนื่องจากทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจรจะสำรวจทั้งสองทิศทาง แต่ทางเดินรถที่ไม่แบ่งช่องจราจรจะบันทึกในทิศทางเดียว

ทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจรคือทางเดินรถที่มีแนวแยกการจราจรวิ่งสวนทาง

โดยอาจเป็นแนวกันหรือแนวเส้นเกาะกลางถนน

บนถนนที่ไม่แบ่งช่องจราจร (ดูรูปที่ 1):

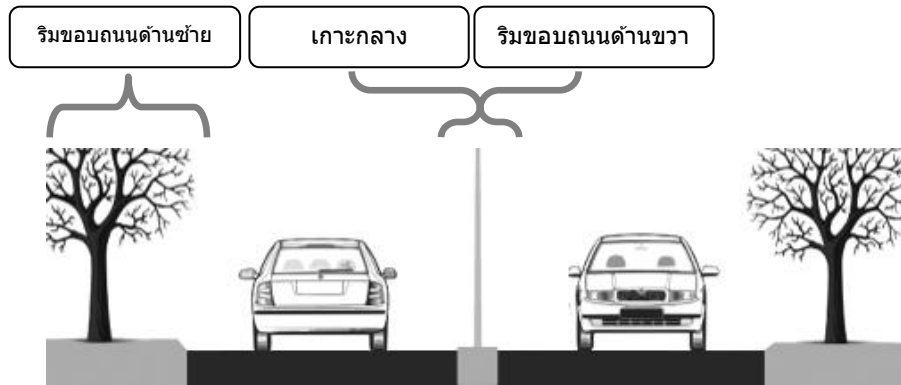
- เกาะกลางเป็นคุณลักษณะถนนที่แยกการจราจรวิ่งสวนทาง ในตัวอย่างนี้ ประเภทของเกาะกลางคือแนวเส้นแบ่งครึ่งถนน
- ฝั่งซ้ายใช้เพื่อบันทึกระยะห่างจากวัตถุที่ใกล้ที่สุดทางด้านซ้าย โดยวัดจากริมขอบซ้ายของทางเดินรถไปยังวัตถุ
- ฝั่งขวาใช้เพื่อบันทึกระยะห่างจากวัตถุที่ใกล้ที่สุดทางด้านขวา โดยวัดจากริมขอบด้านขวาของทางเดินรถไปยังวัตถุ



รูปที่ 1: การลงรหัสทางเดินรถที่ไม่แบ่งช่องจราจร

บนทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจร (ดูรูปที่ 2):

- เกาะกลางเป็นคุณลักษณะที่แยกการจราจรวิ่งสวนทาง บนทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจร โดยทั่วไปจะบันทึกเป็นแนวเส้นเกาะกลางถนน หรือแนวกันนิริภัยเกาะกลาง
- ฝั่งซ้ายใช้เพื่อบันทึกระยะห่างจากวัตถุที่ใกล้ที่สุดทางด้านซ้าย โดยวัดจากริมขอบด้านซ้ายของทางเดินรถที่ตรวจสอบ ไปยังวัตถุ
- ฝั่งขวาใช้เพื่อบันทึกวัตถุที่ใกล้ที่สุดทางด้านขวา ระยะห่างจากวัตถุวัดจากริมขอบด้านขวาของทางเดินรถที่ตรวจสอบ ไปยังวัตถุ บ่อยครั้งที่วัตถุจะอยู่ภายในเกาะกลาง หากไม่มีวัตถุใด ๆ ในเกาะกลาง แสดงว่าวัตถุจะอยู่อีกฟากหนึ่งของทางเดินรถวิ่งสวนทาง ในกรณีนี้ ระยะห่างจากวัตถุน่าจะ ≥ 10 ม.



รูปที่ 2: การลงรหัสทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจร
กรณีภาคผนวกสำหรับตัวอย่างเพิ่มเติมโดยละเอียด

3 การควบคุมคุณภาพ

การช่วยให้ข้อมูลที่เก็บรวบรวมและการลงรหัสหลังจากนั้นมีความถูกต้องในระดับสูง ควรปฏิบัติตามขั้นตอนต่อไปนี้

- บันทึกชื่อผู้ลงรหัสคุณลักษณะต่าง ๆ ข้อมูลนี้จะช่วยในการติดตามและแก้ไขหากข้อมูลไม่สอดคล้องกัน
- ผู้ลงรหัสรายหนึ่ง ๆ ควรรับผิดชอบความยาวถนนตามกำหนด เพื่อช่วยให้มั่นใจถึงความสอดคล้องตลอดความยาวถนนนั้น ๆ
- ควรสำรองข้อมูลเป็นประจำตามขั้นตอนการลงรหัสถนน
- หลังจากเสร็จสิ้นขั้นตอนการลงรหัสถนนสำหรับแต่ละช่วงความยาวแล้ว ควรให้ผู้ลงรหัสรายอื่นตรวจทานความถูกต้องของข้อมูล เพื่อแก้ไขและบันทึกข้อผิดพลาดหรือความคลาดเคลื่อนต่าง ๆ ที่มลงรหัสควรตรวจสอบข้อผิดพลาดเพื่อการลงรหัสที่สอดคล้องตรงกัน
- ตัวอย่างของข้อมูลควรได้รับการตรวจสอบโดย iRAP หรือทีมลงรหัสที่ได้รับการแต่งตั้งจาก iRAP เพื่อช่วยรับรองความสอดคล้องของโครงการ

ดูคำแนะนำเพิ่มเติมได้ในคู่มือการจัดอันดับดาว RAP-SR-2.4

และการประกันคุณภาพแผนการลงทุนเพื่อโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยมากขึ้น ³

³ RAP-SR-2.4: http://downloads.irap.org/docs/RAP-SR-2-4_QA_Guide.pdf

4 คุณลักษณะการลงรหัส

คุณลักษณะทั้งหมดที่กล่าวถึงในส่วนนี้ต้องใช้สำหรับการคำนวณการจัดอันดับดาวฉบับที่ 3 ของ iRAP

ในกรณีที่มีตัวเลือกการลงรหัสสองตัวอยู่ในระยะ 100 ม. เดียวกัน ควรบันทึกรายการคุณลักษณะที่ปรากฏขึ้นก่อน
ในรายการตัวเลือก

ตัวเลือกการลงรหัสสำหรับคุณลักษณะแต่ละรายการจะแสดง ตามลำดับที่ควรบันทึก

4.1 ชื่อผู้ลงรหัส

ควรบันทึกชื่อของสมาชิกทีมลงรหัสสำหรับแต่ละช่วงความยาว 100 ม.
ซึ่งจะช่วยในกระบวนการประกันคุณภาพและทำให้สืบค้นข้อมูลได้

4.2 วันที่ลงรหัส

ควรบันทึกวันที่ที่ดำเนินการลงรหัส

4.3 วันที่สำรวจถนน

ควรบันทึกวันที่ที่ดำเนินการสำรวจถนน

4.4 ภาพอ้างอิง

ควรบันทึกภาพอ้างอิงสำหรับแต่ละช่วงความยาว 100 ม. เช่น
อาจใช้รูปแบบการอ้างอิงการสำรวจ/ชื่อไฟล์ร่วมกับหมายเลขเฟรม หรือชื่อไฟล์วิดีโอรวมกับการลงเวลา

4.5 ชื่อถนน

ชื่อถนนควรรวมอยู่ในไฟล์ข้อมูล เพื่อระบุถนนที่ข้อมูลดังกล่าวอ้างอิง
นอกจากนี้จะมีชื่อถนนอยู่ในชื่อไฟล์เส้นทาง (หากมีการสร้างไฟล์ถนนโดยเฉพาะ)

4.6 ส่วน

ใช้ชื่อ/หมายเลขส่วนในข้อมูลเพื่อแยกแยะระหว่างส่วนต่าง ๆ ของถนน ควรสร้างชื่อส่วนเพื่อจำแนกส่วนของถนนจากส่วนอื่น ๆ
ของถนนสายเดียวกัน หรือควรใช้ระบบแบ่งส่วนถนนของหน่วยงานกำกับดูแลโครงข่ายถนน

ตัวอย่าง ชื่อส่วนควรอธิบายถึงตำแหน่ง "จากและจนถึง" (ปีเตอร์สฟิลด์จนถึงวิลเลียมเบิร์ก) ซึ่งควรสังเกตว่าส่วนต่าง ๆ
ต้องสัมพันธ์กับทิศทางการตรวจสอบ ในอีกทางหนึ่ง
หากหน่วยงานกำกับดูแลแบ่งโครงข่ายถนนออกเป็นส่วนการจัดการหรือส่วนการบำรุงรักษา
อาจใช้ประโยชน์จากข้อมูลดังกล่าวสำหรับหมายเลขส่วนต่าง ๆ ก็ได้

4.7 ระยะทาง

ระยะทางจะมีหน่วยการวัดระยะเป็นกิโลเมตร จากจุดเริ่มต้นของถนนหรือส่วนการตรวจสอบ โดยจะใช้ระยะทางในขั้นตอนการคำนวณคะแนนเพื่อจัดลำดับข้อมูล ข้อมูลนี้ควรได้รับจากระบบการตรวจสอบ ระยะทางไม่ควรต่ำกว่า 0.1 กม.

4.8 ความยาว

ความยาวของส่วนถนนจะมีหน่วยการวัดระยะเป็นกิโลเมตร เมื่อใช้ในการลงรหัส จึงควรเป็น 0.1 กม. โดยจะใช้ความยาวส่วนถนนในขั้นตอนการคำนวณคะแนนเพื่อช่วยให้ราบรื่น ข้อมูลนี้จะได้รับจากระบบการตรวจสอบ

4.9 ละติจูดและลองจิจูด

ละติจูดและลองจิจูดจะมีพิกัด GPS ในองศาทศนิยมและการฉาย WGS84 ที่จุดเริ่มต้นของส่วน 100 ม. แต่ละช่วงตามลำดับ

4.10 จุดสังเกต

การบันทึกจุดสังเกตสำคัญที่ปรากฏในจุดต่าง ๆ จะเป็นประโยชน์สำหรับวัตถุประสงค์ของการรายงาน iRAP ซึ่งจะช่วยให้สามารถระบุสถานที่บนถนนที่จะอ้างอิงโดยเทียบกับจุดสังเกตนั้น ๆ

จุดสังเกตสามารถเป็นรายการต่อไปนี้หรือจุดสนใจอื่น ๆ ได้แก่

- ชื่อเมือง/หมู่บ้าน
- หมายเลขทางแยกหลัก
- สะพานใหญ่
- ตู้เก็บค่าผ่านทาง
- จุดอ้างอิง

หมายเหตุ:

- จุดสังเกตสามารถระบุได้ในระหว่างการรวบรวมข้อมูลคุณลักษณะ หรือเพิ่มจากแผนที่ในภายหลัง

4.11 ความคิดเห็น

สำหรับวัตถุประสงค์ของการรายงาน iRAP เป็นสิ่งสำคัญที่ต้องบันทึกความคิดเห็นหลัก ๆ เพื่อเน้นประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนที่เจาะจง หรือคุณลักษณะพิเศษที่พบในระหว่างกระบวนการลงรหัส ความคิดเห็นอาจรวมถึงประเด็นที่ไม่ได้ครอบคลุมถึงอย่างเต็มที่ในการลงรหัส หรือข้อมูลตำแหน่งเพิ่มเติม

หมายเหตุ:

ให้ระบุรวมถึงข้อมูลสนับสนุนหรือบันทึกข้อสังเกตใด ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างการลงรหัสของส่วนถนน เช่น

- สัดส่วนความสูงของรถบรรทุก
- โกลโรงเรียน ดังนั้นความต้องการทางเท้าจึงถือว่าสูง
- สันนิษฐานว่าเสาอาจหักได้
- มีป้ายรถประจำทาง จึงมีความต้องการทางม้าลายสูง

4.12 ป้ายทางเดินรถ

แต่ละส่วนของถนนต้องมีป้ายทางเดินรถ เพราะทางเดินรถที่ไม่แบ่งช่องจราจรจะสำรวจในทิศทางเดียว ทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจรจะสำรวจในทั้งสองทิศทาง และช่องทางเดินรถเฉพาะจักรยานยนต์จะสำรวจแยกกันในทั้งสองทิศทาง จึงใช้ป้ายเพื่อจำแนกกระหว่างทางเดินรถเหล่านี้

หมายเหตุ:

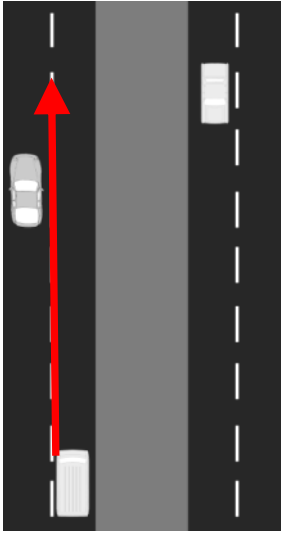
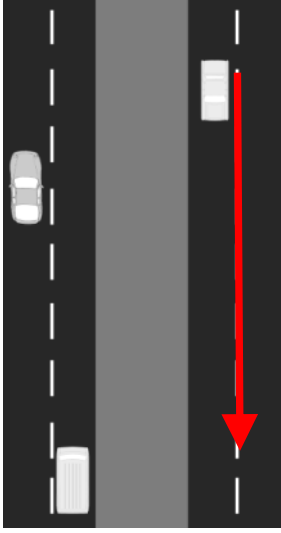
สำหรับช่องทางเดินรถเดียว ทางเดินรถจะระบุเป็นตัว U (ไม่แบ่งช่องจราจร)


สำหรับถนนที่แบ่งช่องจราจรและช่องทางเดินรถเฉพาะจักรยานยนต์ สำหรับทิศทางหนึ่ง และ B สำหรับอีกทิศทางหนึ่ง

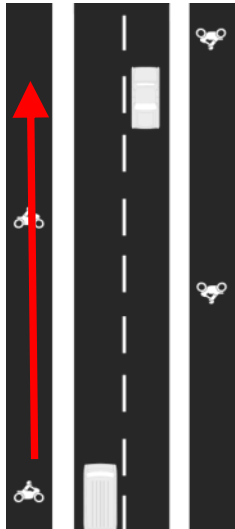
ทางเดินรถแต่ละช่องทางต้องมีป้าย

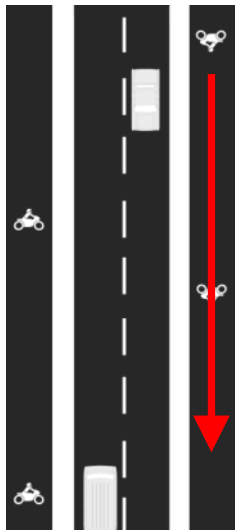
A

ตัวเลือกการลงรหัส

<p>A</p>	<p>ทางเดินรถ A ของช่องทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจร</p>	
<p>แบ่งทางเดินรถในทิศทางเดียว</p>		
<p>B</p>	<p>ทางเดินรถ B ของช่องทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจร</p>	
<p>แบ่งทางเดินรถในทิศทางที่สวนทางกับทิศทางของทางเดินรถ A</p>		

U	ถนนที่ไม่แบ่งช่องจราจร	
ทางเดินรถที่ไม่แบ่งช่องจราจร (ในทิศทางใด ๆ)		

MC A	ทางเดินรถ A ของช่องทางเดินรถจักรยานยนต์	
ช่องทางเดินรถจักรยานยนต์มีการลงรหัสแล้ว		

MC B	ทางเดินรถ B ของช่องทางเดินรถจักรยานยนต์	
เมื่อมีการลงรหัสช่องทางเดินรถจักรยานยนต์ช่องที่สอง กล่าวคือ อีกด้านหนึ่งของถนน ควรลงรหัสเป็น B		

4.13 ค่าใช้จ่ายในการปรับปรุง

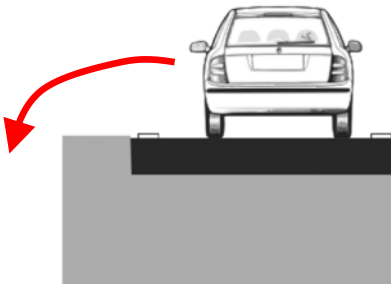
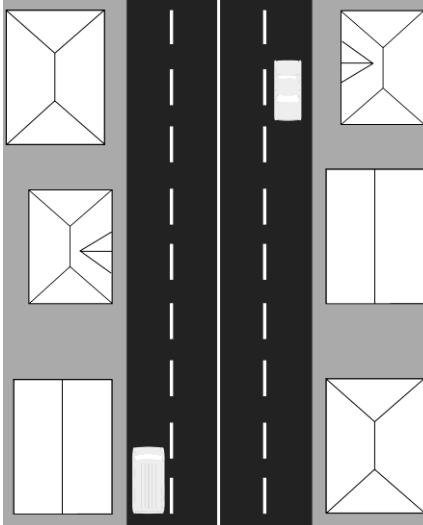
ค่าใช้จ่ายในการปรับปรุง หมายถึงผลกระทบที่การใช้ที่ดิน สภาพแวดล้อม และภูมิประเทศโดยรอบจะมีต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานซ่อมแซมสำคัญ

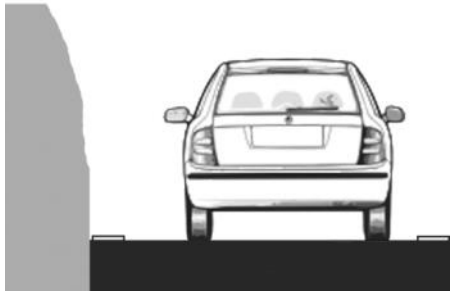
หมายเหตุ:

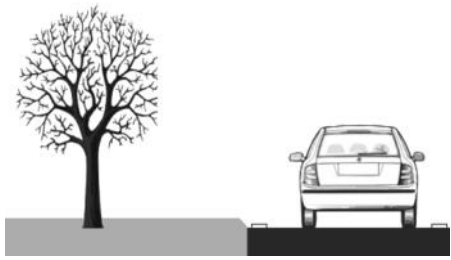
ผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงควรจะบันทึกตามโครงการที่ต้องใช้พื้นที่ถนนเพิ่มเติม กล่าวคือหากจำเป็นต้องใช้พื้นที่ถนนเพิ่มเติม ค่าใช้จ่ายจะต่ำ ปานกลาง หรือสูงนั้นขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมโดยรอบ พื้นที่ที่ใช้ได้อาจมีค่าใช้จ่ายสูงหากเป็น:

- ทางหลวงชนบทในพื้นที่ภูเขา/ใกล้แม่น้ำ ฯลฯ
- พื้นที่เขตเมืองที่มีโครงสร้างถาวร เช่น อาคาร สะพาน อุโมงค์ ฯลฯ ใกล้กับถนน

ตัวเลือกการลงรหัส

<p>\$ HIGH</p>	<p>สูง</p>	
<p>ค่าใช้จ่ายสูงเมื่อต้องเพิ่มคุณลักษณะดังเช่น ช่องจราจรเพิ่มเติม</p> <p>ตัวอย่างค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงสูง ได้แก่ สถานที่ที่:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ต้องใช้มูลดินปริมาณมาก • คาดว่าจะมีการย้ายสถานที่บริการต่าง ๆ ที่สำคัญ • ทรัพย์สินหรือการพัฒนาที่อยู่ใกล้เคียงได้รับผลกระทบอย่างสำคัญ 		
	<p>สูง - ตัวอย่างที่ 2</p>	

<p>\$ MED</p>	<p>ปานกลาง</p>	
<p>ค่าใช้จ่ายปานกลางเมื่อต้องเพิ่มคุณลักษณะดังเช่น ช่องจราจรเพิ่มเติม</p> <p>ตัวอย่างค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงปานกลาง ได้แก่ สถานที่ที่:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ต้องใช้มูลดินปริมาณปานกลาง • การพัฒนาที่อยู่ใกล้เคียงจะได้รับผลกระทบเล็กน้อย 		

<p>\$ LOW</p>	<p>ต่ำ</p>	
<p>ค่าใช้จ่ายต่ำเมื่อต้องเพิ่มคุณลักษณะดังเช่น ช่องจราจรเพิ่มเติม</p> <p>ตัวอย่างค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงต่ำ ได้แก่ สถานที่ที่:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ต้องใช้มูลดินปริมาณเล็กน้อย • ไม่มีการขยายขอบถนน 		

4.14 มีการจราจรของรถจักรยานยนต์







มีการจราจรของรถจักรยานยนต์ หมายถึงจำนวนรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานภายในช่วง 100 เมตร

หมายเหตุ:

รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะขับเคลื่อนสองล้อ ซึ่งรวมถึงรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก สกูตเตอร์ และรถสามล้อขนาดเล็ก

ไม่ควรบันทึกรถจักรยานยนต์ที่จอดอยู่หรือไม่ได้ใช้งาน

ตัวเลือกการลงรหัส

	รถจักรยานยนต์ 8 คันขึ้นไป	มีรถจักรยานยนต์ 8 คันขึ้นไปต่อ 100 เมตร	
	รถจักรยานยนต์ 6 ถึง 7 คัน	มีรถจักรยานยนต์ 6 ถึง 7 คันต่อ 100 เมตร	
	รถจักรยานยนต์ 4 ถึง 5 คัน	มีรถจักรยานยนต์ 4 ถึง 5 คันต่อ 100 เมตร	
	รถจักรยานยนต์ 2 ถึง 3 คัน	มีรถจักรยานยนต์ 2 ถึง 3 คันต่อ 100 เมตร	
	รถจักรยานยนต์ 1 คัน	มีรถจักรยานยนต์ 1 คันต่อ 100 เมตร	
	ไม่มี	ไม่มีรถจักรยานยนต์ภายใน 100 เมตร	

4.15 มีการจราจรของรถจักรยาน







มีการจราจรของรถจักรยาน หมายถึงมีจำนวนผู้ใช้รถจักรยานภายในช่วง 100 เมตร

หมายเหตุ:

เป็นที่รับทราบว่าเป็นการสุ่มตัวอย่างการจราจรของรถจักรยาน โดยไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงปริมาณรถจักรยานที่แน่ชัด

การจราจรของรถจักรยานสามารถใช้ร่วมกับข้อมูลการใช้ที่ดินและความรู้ในพื้นที่ เพื่อประเมินการจราจรในช่วงชั่วโมงใช้งานรถจักรยานสูงสุดในช่วงก่อนการประมวลผล

ตัวเลือกการลงรหัส

 8+	รถจักรยาน 8 คันขึ้นไป	มีรถจักรยาน 8 คันขึ้นไปต่อ 100 เมตร	
 6-7	รถจักรยาน 6 ถึง 7 คัน	มีรถจักรยาน 6 ถึง 7 คันต่อ 100 เมตร	
 4-5	รถจักรยาน 4 ถึง 5 คัน	มีรถจักรยาน 4 ถึง 5 คันต่อ 100 เมตร	
 2-3	รถจักรยาน 2 ถึง 3 คัน	มีรถจักรยาน 2 ถึง 3 คันต่อ 100 เมตร	
 1	รถจักรยาน 1 คัน	มีรถจักรยาน 1 คันต่อ 100 เมตร	
 NONE	ไม่มี	ไม่มีรถจักรยาน	

4.16 มีการจราจรของคนเดินเท้าที่ข้ามถนน

มีการจราจรของคนเดินเท้าที่ข้ามถนน หมายถึงจำนวนคนเดินเท้าที่ข้ามหรือกำลังจะข้ามถนนภายในช่วง 100 เมตร







หมายเหตุ:

ขั้นตอนการลงรหัสจะบันทึกจำนวนคนเดินเท้าที่สังเกตเห็นว่าข้ามถนนในระยะ 100 เมตรแต่ละช่วง

เป็นที่รับทราบว่าเป็นการสุ่มตัวอย่างของกิจกรรมเดินเท้า

ข้อมูลนี้สามารถใช้ร่วมกับข้อมูลการใช้ที่ดินและความรู้ในพื้นที่สำหรับช่วงก่อนการประมวลผล เพื่อประมาณการจราจรของคนเดินเท้า

ตัวเลือกการลงรหัส

	คนเดินเท้า 8 คนขึ้นไปข้ามถนน	มีคนเดินเท้า 8 คนขึ้นไปข้ามถนนต่อ 100 เมตร	
	คนเดินเท้า 6 ถึง 7 คนที่ข้ามถนน	มีคนเดินเท้า 6 ถึง 7 คนที่ข้ามถนนต่อ 100 เมตร	
	คนเดินเท้า 4 ถึง 5 คนที่ข้ามถนน	มีคนเดินเท้า 4 ถึง 5 คนที่ข้ามถนนต่อ 100 เมตร	
	คนเดินเท้า 2 ถึง 3 คนที่ข้ามถนน	มีคนเดินเท้า 2 ถึง 3 คนที่ข้ามถนนต่อ 100 เมตร	
	คนเดินเท้า 1 คนที่ข้ามถนน	มีคนเดินเท้า 1 คนที่ข้ามถนนต่อ 100 เมตร	
	ไม่มี	ไม่มีคนเดินเท้าที่ข้ามถนน	

4.17 มีการจราจรของคนเดินเท้าตามแนวถนน - ทางขวา

มีการจราจรของคนเดินเท้าตามแนวถนน - ทางขวา

หมายถึงจำนวนคนเดินเท้าที่เดินไปตามแนวถนนด้านขวาภายในช่วง 100 เมตร

หมายเหตุ:







ขั้นตอนการลงรหัสจะบันทึกจำนวนคนเดินเท้าที่สังเกตเห็นว่าเดินไปตามแนวถนนด้านขวาในระยะ 100 เมตรแต่ละช่วง

เป็นที่รับทราบว่าเป็นการสุ่มตัวอย่างของกิจกรรมเดินเท้า

ข้อมูลนี้สามารถใช้ร่วมกับข้อมูลการใช้ที่ดินและความรู้ในพื้นที่สำหรับช่วงก่อนการประมวลผล

เพื่อประมาณการจราจรของคนเดินเท้า

ตัวเลือกการลงรหัส

	คนเดินเท้า 8 คนขึ้นไป คนขึ้นไปเดินไปตามทางด้านขวา	มีคนเดินเท้า 8 คนขึ้นไปเดินไปตามแนวถนนด้านขวาต่อ 100 เมตร	
	คนเดินเท้า 6 ถึง 7 คน คนเดินไปตามทางด้านขวา	มีคนเดินเท้า 6 ถึง 7 คนเดินไปตามแนวถนนด้านขวาต่อ 100 เมตร	
	คนเดินเท้า 4 ถึง 5 คน คนเดินไปตามทางด้านขวา	มีคนเดินเท้า 4 ถึง 5 คนเดินไปตามแนวถนนด้านขวาต่อ 100 เมตร	
	คนเดินเท้า 2 ถึง 3 คน คนเดินไปตามทางด้านขวา	มีคนเดินเท้า 2 ถึง 3 คนเดินไปตามแนวถนนด้านขวาต่อ 100 เมตร	
	คนเดินเท้า 1 คน คนเดินไปตามทางด้านขวา	มีคนเดินเท้า 1 คนเดินไปตามแนวถนนด้านขวาต่อ 100 เมตร	
	ไม่มี	ไม่มีคนเดินเท้าที่เดินไปตามแนวถนนด้านขวา	

4.18 มีการจราจรของคนเดินเท้าตามแนวถนน - ทางซ้าย

มีการจราจรของคนเดินเท้าตามแนวถนน - ทางซ้าย

หมายถึงจำนวนคนเดินเท้าที่เดินไปตามแนวถนนด้านซ้ายภายในช่วง 100 เมตร

หมายเหตุ:







ขั้นตอนการลงรหัสจะบันทึกจำนวนคนเดินเท้าที่สังเกตเห็นว่าเดินไปตามแนวถนนในระยะ 100 เมตรแต่ละช่วง

เป็นที่รับทราบว่านี่คือการสุ่มตัวอย่างของกิจกรรมเดินเท้า

ข้อมูลนี้สามารถใช้ร่วมกับข้อมูลการใช้ที่ดินและความรู้ในพื้นที่สำหรับช่วงก่อนการประมวลผล

เพื่อประมาณการจราจรของคนเดินเท้า

ตัวเลือกการลงรหัส

	คนเดินเท้า 8 คนขึ้นไปที่เดินไปตามทางด้านซ้าย	มีคนเดินเท้า 8 คนขึ้นไปที่เดินไปตามแนวถนนด้านซ้ายต่อ 100 เมตร	
	คนเดินเท้า 6 ถึง 7 คนที่เดินไปตามทางด้านซ้าย	มีคนเดินเท้า 6 ถึง 7 คนที่เดินไปตามแนวถนนด้านซ้ายต่อ 100 เมตร	
	คนเดินเท้า 4 ถึง 5 คนที่เดินไปตามทางด้านซ้าย	มีคนเดินเท้า 4 ถึง 5 คนที่เดินไปตามแนวถนนด้านซ้ายต่อ 100 เมตร	
	คนเดินเท้า 2 ถึง 3 คนที่เดินไปตามทางด้านซ้าย	มีคนเดินเท้า 2 ถึง 3 คนที่เดินไปตามแนวถนนด้านซ้ายต่อ 100 เมตร	
	คนเดินเท้า 1 คนที่เดินไปตามทางด้านซ้าย	มีคนเดินเท้า 1 คนที่เดินไปตามแนวถนนด้านซ้ายต่อ 100 เมตร	
	ไม่มี	ไม่มีคนเดินเท้าที่เดินไปตามแนวถนนด้านซ้าย	

4.19 การใช้ที่ดิน - ทางข้าม

การใช้ที่ดิน - ทางข้าม หมายถึงประเภทของการพัฒนาริมขอบถนนที่สังเกตเห็นทางด้านซ้ายของถนน

คุณลักษณะ**การใช้ที่ดิน**จะใช้เพื่อแสดงสิ่งชี้บอกถึงกิจกรรมเดินเท้า ซึ่งน่าจะเกิดขึ้นบริเวณริมขอบถนน ข้อมูลที่ว่ามีการใช้ที่ดินซึ่งนำไปสู่กิจกรรมเดินเท้าบนถนนเพียงด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านหรือไม่นั้น สามารถระบุได้ว่ากิจกรรมการเดินเท้ามีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นข้างถนนเท่านั้น หรือก่อให้เกิดกิจกรรมการข้ามถนนด้วยหรือไม่

หมายเหตุ:

บันทึกการใช้ที่ดินหากมีแนวโน้มว่าจะส่งผลต่อการจราจรของคนเดินเท้าตามแนวถนน

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความเป็นไปได้ที่จะส่งผลกระทบต่อการใช้ถนน คือความใกล้กับแนวถนนและการเข้าถึงถนน

ในการบันทึกเป็นการใช้ที่ดินแยกต่างหาก ประเภทการใช้ที่ดินโดยทั่วไปควรมีต่อเนื่องอย่างน้อย 400 เมตร


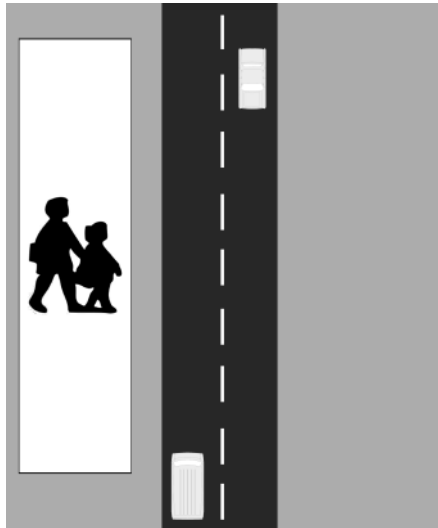
แต่ในกรณีที่มีกิจกรรมความหนาแน่นสูงในระยะสั้นกว่าที่ระบุได้อย่างชัดเจน (เช่น ระยะสั้น ๆ ของสภาพแวดล้อมหมู่บ้าน พื้นที่ตลาดท้องถิ่นบนทางหลวงชนบท) ควรบันทึกพื้นที่ระยะสั้นเหล่านี้ด้วย


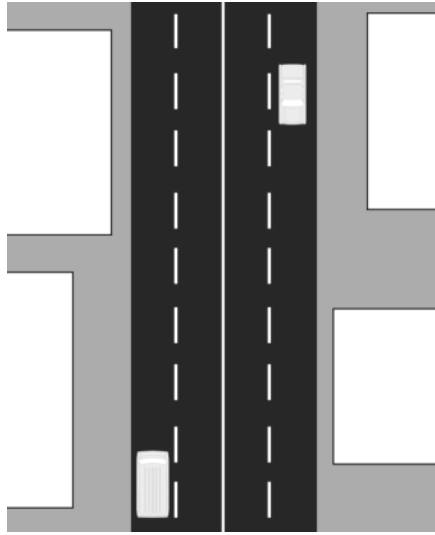
พื้นที่ใด ๆ ที่มีกิจกรรมเดินเท้าซึ่งมีความหนาแน่นสูงอย่างเห็นได้ชัด ควรบันทึกเป็น "เชิงพาณิชย์"


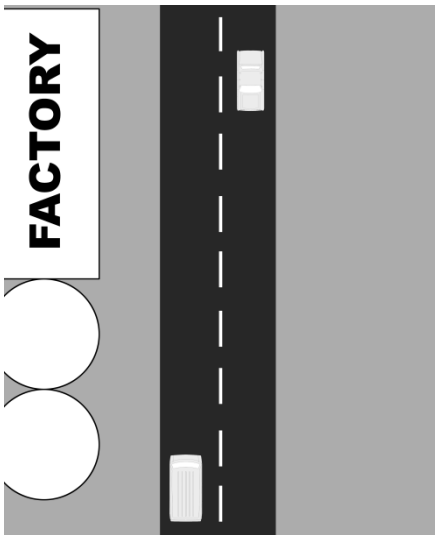
แม้ว่ากิจกรรมเชิงพาณิชย์นั้นไม่ได้ปรากฏชัดเจนในทันที


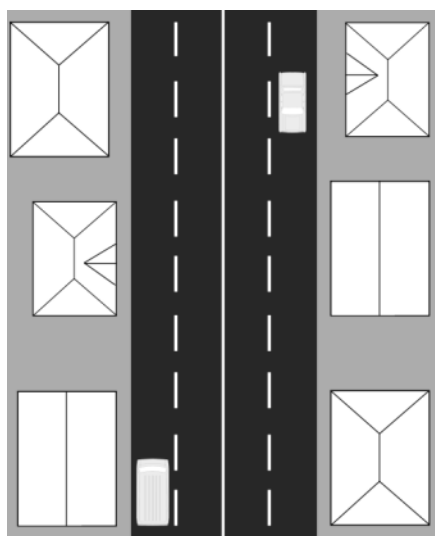
หากมีข้อสงสัยระหว่างหมวดหมู่การใช้ที่ดินสองประเภท เลือกตัวเลือกที่ปรากฏขึ้นก่อนในรายการตัวเลือกการลงรหัส


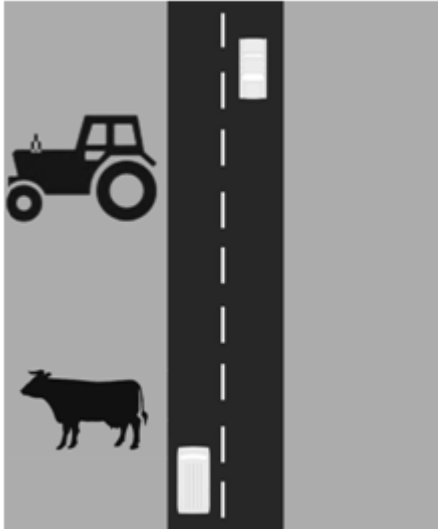
ตัวเลือกการลงรหัส


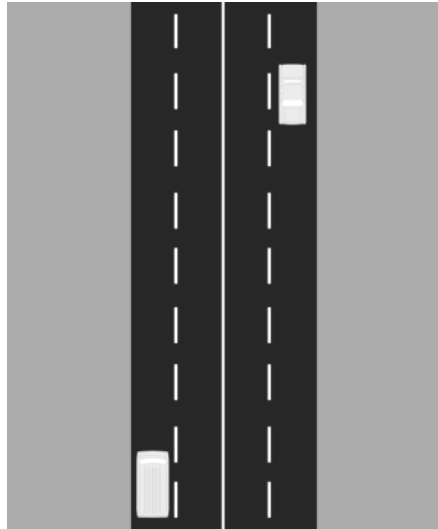
	ทางการศึกษา	
โรงเรียน วิทยาลัย และมหาวิทยาลัย		

	<p>เชิงพาณิชย์</p>	
<p>ร้านค้าหรือกิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่น ๆ หรือบริเวณที่มีกิจกรรมเดินเท้า ซึ่งมีความหนาแน่นสูงอย่างเห็นได้ชัด</p>		

	<p>อุตสาหกรรมและการผลิต</p>	
<p>หน่วยอุตสาหกรรม โรงงาน และสถานที่ผลิต</p>		

	<p>การอยู่อาศัย</p>	
<p>พื้นที่พักอาศัย/ที่อยู่อาศัย หมายถึงพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ เช่น สวนสาธารณะและสวน</p>		

<p>LAND</p> 	<p>กลสิกรรมและเกษตรกรรม</p>	
<p>ที่ดินซึ่งใช้สำหรับทำกลสิกรรมและเกษตรกรรม</p>		

<p>LAND</p> 	<p>พื้นที่ที่ยังไม่พัฒนา</p>	
<p>ที่ดินโล่งซึ่งไม่มีร้านค้า ที่อยู่อาศัย อุตสาหกรรม หรือเกษตรกรรม</p>		

4.20 การใช้ที่ดิน - ทางขวา

การใช้ที่ดิน - ทางขวา หมายถึงประเภทของการพัฒนาริมขอบถนนที่สังเกตเห็นทางด้านขวาของถนน

ตัวเลือกการลงรหัส

เหมือนกับ *การใช้ที่ดิน - ทางซ้าย*

4.21 ประเภทพื้นที่


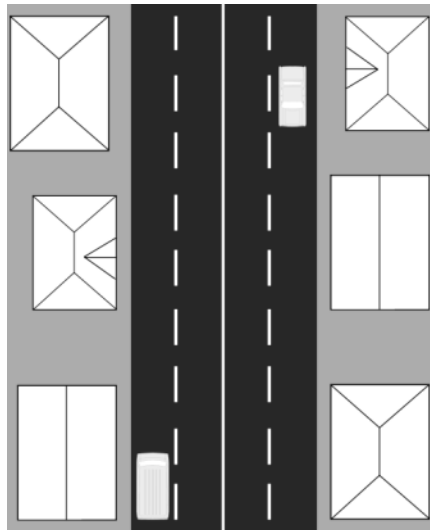

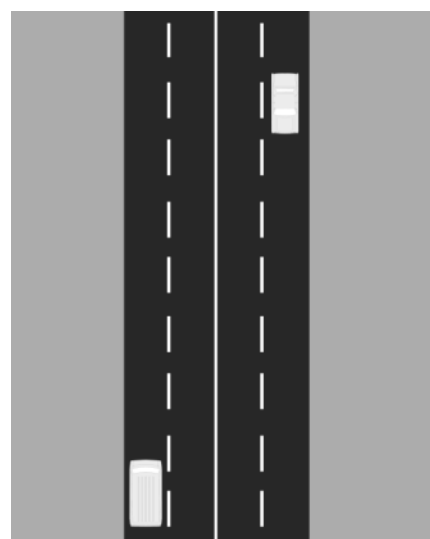
ประเภทพื้นที่ หมายถึงระดับการพัฒนาริมขอบถนนผ่านถนนสายที่ตัดผ่าน

หมายเหตุ:

การพัฒนาริมขอบถนนควรอยู่ใกล้กับถนน และไม่มีการกั้นด้วยรั้วหรือกำแพงขนาดใหญ่

การตั้งถิ่นฐานขนาดเล็กแยกเป็นหย่อม ๆ (เช่น การขยายระยะทาง 100 ม. ถึง 200 ม. ตามเส้นทาง) จะบันทึกเป็นประเภทพื้นที่ "ชนบท" แต่จะระบุเป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินภายในสภาพแวดล้อมทั่วไปนี้

ตัวเลือกการลงรหัส

AREA 	เมืองหรือชุมชนในเขตเมือง/เขตชนบท	
การพัฒนาการรวมกลุ่มอาคารที่พิกาศัยมากกว่า 200 เมตร		
AREA 	พื้นที่ชนบท/พื้นที่กึ่งกลางแจ้ง	
พื้นที่นอกเมืองหรือชุมชนในเขตเมือง/เขตชนบท ในกรณี que การพัฒนาริมขอบถนนไม่ส่งผลกระทบต่อถนน ไม่จำเป็นต้องพิจารณา		

4.22 ขีดจำกัดความเร็ว

ควรบันทึกตัวเลขขีดจำกัดความเร็วที่ประกาศไว้ตามจริง

หมายเหตุ:

อย่าพยายามบันทึกความเร็วของการจราจรทางถนน

หากไม่มีป้ายระบุขีดจำกัดความเร็ว ควรใช้ขีดจำกัดความเร็วเริ่มต้นตามที่กฎหมายกำหนดสำหรับประเภทของถนนนั้น

ขีดจำกัดความเร็วเริ่มต้นสำหรับการตรวจสอบควรเป็น:







ขีดจำกัดความเร็วของถนนในเขตชนบท	
ขีดจำกัดความเร็วของถนนในเขตเมือง	

อย่าบันทึกขีดจำกัดความเร็วชั่วคราวระหว่างการซ่อมถนน

อย่าบันทึกความเร็วซึ่งแนะนำ



ตัวเลือกการลงรหัส

	≥150 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วคือ 150 กม./ชม. หรือมากกว่า
	140 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วคือ 140 กม./ชม.
	130 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วคือ 130 กม./ชม.
	120 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วคือ 120 กม./ชม.
	110 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วคือ 110 กม./ชม.
	100 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วคือ 100 กม./ชม.
	90 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วคือ 90 กม./ชม.

	80 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วคือ 80 กม./ชม.
	70 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วคือ 70 กม./ชม.
	60 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วคือ 60 กม./ชม.
	50 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วคือ 50 กม./ชม.
	40 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วคือ 40 กม./ชม.
	≤30 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วคือ 30 กม./ชม. หรือต่ำกว่า

4.23 ขีดจำกัดความเร็วรถจักรยานยนต์

ควรบันทึกตัวเลขขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์ที่ประกาศไว้ตามจริง

หมายเหตุ:

อย่าพยายามบันทึกความเร็วของการจราจรทางถนน



หากไม่มีป้ายระบุขีดจำกัดความเร็ว ควรใช้ขีดจำกัดความเร็วเริ่มต้นตามที่กฎหมายกำหนดสำหรับประเภทของถนนนั้น

อย่าบันทึกขีดจำกัดความเร็วชั่วคราวระหว่างการซ่อมถนน

อย่าบันทึกความเร็วซึ่งแนะนำ

ตัวเลือกการลงรหัส

	≥150 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์คือ 150 กม./ชม. หรือมากกว่า
	140 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์คือ 140 กม./ชม.
	130 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์คือ 130 กม./ชม.
	120 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์คือ 120 กม./ชม.
	110 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์คือ 110 กม./ชม.
	100 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์คือ 100 กม./ชม.
	90 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์คือ 90 กม./ชม.
	80 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์คือ 80 กม./ชม.
	70 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์คือ 70 กม./ชม.
	60 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์คือ 60 กม./ชม.
	50 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์คือ 50 กม./ชม.

	40 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์คือ 40 กม./ชม.
	≤30 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์คือ 30 กม./ชม. หรือต่ำกว่า

4.24 ขีดจำกัดความเร็วรถบรรทุก

ควรบันทึกตัวเลขขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถบรรทุกที่ประกาศไว้ตามจริง

หมายเหตุ:

อย่าพยายามบันทึกความเร็วของการจราจรทางถนน

หากไม่มีป้ายระบุขีดจำกัดความเร็ว ควรใช้ขีดจำกัดความเร็วเริ่มต้นตามที่กฎหมายกำหนดสำหรับประเภทของถนนนั้น










ขีดจำกัดความเร็วเริ่มต้นสำหรับการตรวจสอบควรเป็น:





ขีดจำกัดความเร็วของถนนในเขตชนบท	
ขีดจำกัดความเร็วของถนนในเขตเมือง	

อย่าบันทึกขีดจำกัดความเร็วชั่วคราวระหว่างการซ่อมถนน

อย่าบันทึกความเร็วซึ่งแนะนำ

ตัวเลือกการลงรหัส

	≥150 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถบรรทุกคือ 150 กม./ชม. หรือมากกว่า
	140 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถบรรทุกคือ 140 กม./ชม.
	130 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถบรรทุกคือ 130 กม./ชม.
	120 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถบรรทุกคือ 120 กม./ชม.
	110 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถบรรทุกคือ 110 กม./ชม.
	100 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถบรรทุกคือ 100 กม./ชม.
	90 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถบรรทุกคือ 90 กม./ชม.
	80 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถบรรทุกคือ 80 กม./ชม.
	70 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถบรรทุกคือ 70 กม./ชม.

	60 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถบรรทุกคือ 60 กม./ชม.
	50 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถบรรทุกคือ 50 กม./ชม.
	40 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถบรรทุกคือ 40 กม./ชม.
	≤30 กม./ชม.	ขีดจำกัดความเร็วสำหรับรถบรรทุกคือ 30 กม./ชม. หรือต่ำกว่า



4.25 ความเร็วที่แตกต่างกัน

ความเร็วที่แตกต่างกัน หมายถึงความแตกต่างของความเร็วการใช้งาน หรือขีดจำกัดความเร็วระหว่างรถยนต์และรถบรรทุก หรือรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่เกินกว่า 20 กม./ชม.

หมายเหตุ:

หากขีดจำกัดความเร็ว ขีดจำกัดความเร็วรถจักรยานยนต์ และขีดจำกัดความเร็วรถบรรทุกได้รับการลงรหัสอย่างครบถ้วนแล้ว สามารถคำนวณความเร็วที่แตกต่างกันได้ในช่วงก่อนการประมวลผล

ตัวเลือกการลงรหัส

	มี	
ความเร็วระหว่างรถยนต์และรถบรรทุก หรือรถยนต์และรถจักรยานยนต์เกิน 20 กม./ชม.		
	ไม่มี	
ความเร็วระหว่างรถยนต์และรถบรรทุก หรือรถยนต์และรถจักรยานยนต์ไม่เกิน 20 กม./ชม.		

4.26 ประเภทเกาะกลาง


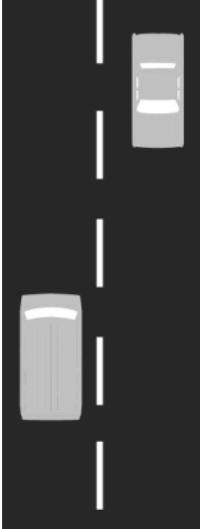

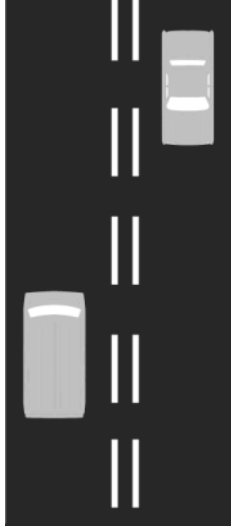
ประเภทเกาะกลาง หมายถึงคุณลักษณะโครงสร้างพื้นฐานของถนน ซึ่งแยกการจราจรวิ่งสวนทางออกเป็นสองฝั่ง วิธีแยกการจราจรที่สวนทางกันส่งผลต่อความเป็นไปได้ที่จะเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงขึ้น แนวกันช่องจราจรจะจำกัด การเคลื่อนที่ของยานพาหนะที่แล่นผิดทางจนข้ามเกาะกลาง และวัสดุเกาะกลางจะลดโอกาสในการได้รับผลกระทบจากการปะทะโดยตรง โดยทำให้โอกาสในการไปถึงการจราจรฝั่งสวนทางกันลดลงก่อนที่จะคืนสภาพ


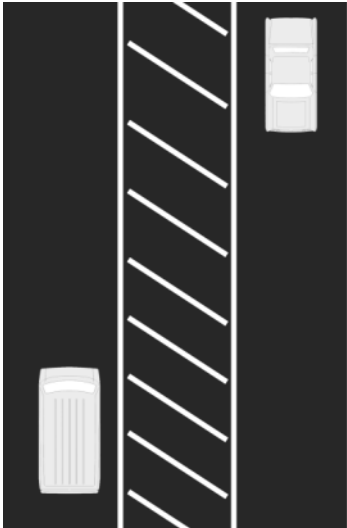
หมายเหตุ:


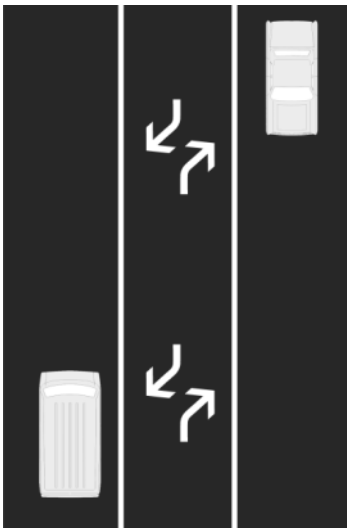
ในกรณีที่แนวกันนิรภัยมีขอบกพร่องอย่างชัดเจนตรงบริเวณเกาะกลาง จนมีความเป็นไปได้ที่ยานพาหนะจะทะลุผ่านแนวกันการชน ให้ลงรหัสเกาะกลางว่าไม่มีแนวกันนิรภัย ตัวอย่างของกรณีนี้คือแนวกันต่ำมาก วัสดุต่ำกว่ามาตรฐาน ราวลูกกรงแตกหัก/ไม่ได้รับการซ่อมแซม/ได้รับการบำรุงรักษาไม่ดี



ในกรณีที่ไม่มีแนวกันนิรภัยบริเวณเกาะกลาง ควรบันทึกไว้ในประเภทเกาะกลางและในส่วนความรุนแรงริมขอบถนน - วัตถุด้านขวา แต่หากมีวัตถุที่เป็นอันตรายอยู่หน้าแนวกันนิรภัย ในกรณีนี้ประเภทเกาะกลางจะบันทึกเป็นแนวกันนิรภัย และความรุนแรงริมขอบถนน - วัตถุด้านขวาจะเป็นวัตถุที่เป็นอันตราย

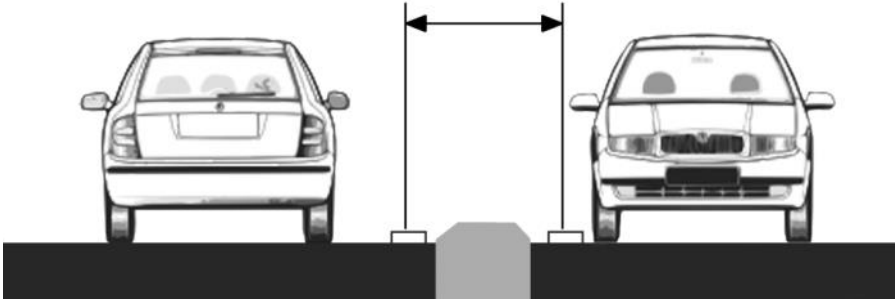
ตัวเลือกการลงรหัส

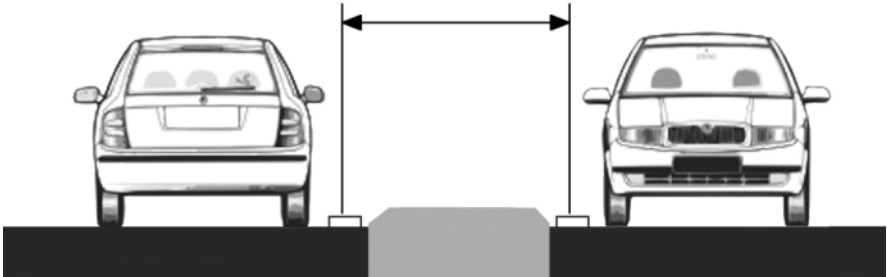
	<p>เส้นแบ่งครึ่งถนน</p>	
<p>เส้นแบ่งครึ่งถนนแบบเส้นเดี่ยวหรือเส้นคู่ หรือแนวเส้นกลางถนน <0.3 ม.</p> <p>เส้นแบ่งครึ่งถนนสามารถเป็นได้ทั้งเส้นประหรือเส้นทึบ และสีใดก็ได้</p> <p>หากถนนเส้นใดไม่ได้แบ่งช่องจราจรและไม่มีเครื่องหมายระบุ ควรบันทึกดังนี้</p> <p style="text-align: center;">ประเภทเกาะกลาง = เส้นแบ่งครึ่งถนนเท่านั้น</p> <p style="text-align: center;">การทำเครื่องหมายนำทาง = ไม่เหมาะสม</p>		
	<p>เส้นแบ่งครึ่งถนนแบบกว้าง (0.3 ม. ถึง 1 ม.)</p>	
<p>เส้นแบ่งครึ่งถนนแบบเส้นเดี่ยวหรือเส้นคู่ หรือแนวเส้นกลางถนน 0.3 ม. ถึง 1 ม.</p> <p>เส้นแบ่งครึ่งถนนสามารถเป็นได้ทั้งเส้นประหรือเส้นทึบ และสีใดก็ได้</p>		

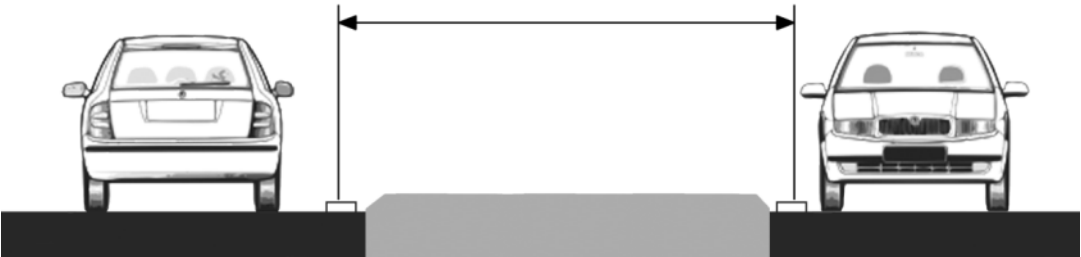
	<p>การตีเส้นบั้งแบ่งครึ่งถนน (>1 ม.)</p>	
<p>แนวเส้นกลางถนนที่มีความกว้าง >1 ม.</p> <p>ตัวอย่างการใช้สัญลักษณ์ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> • การตีเส้นบั้งแบบขั้นบันได • แนวเส้นลายทาง • การปูพื้นถนนแบบสี 		

	<p>ช่องจราจรต่อเนื่องกลางถนนสำหรับเปลี่ยนเส้นทาง</p>	
<p>ช่องจราจรต่อเนื่องกลางถนนที่กำหนดให้เป็นช่องสำหรับเปลี่ยนเส้นทาง</p>		



	<p>เสาล้มลุก</p>	
<p>เสาล้มลุกหรือเสาปัก แต่ไม่ใช่วัตถุแบ่งช่องทางแบบต่อเนื่อง</p>		
		

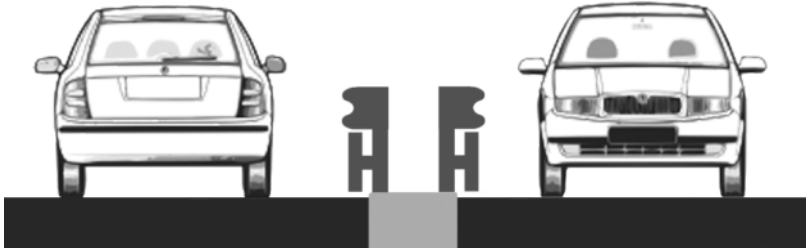
I 0-1	วัตถุคั่นกลางที่มีความกว้าง ≥ 0 ม. ถึง < 1.0 ม.
ถนนที่แบ่งช่องจราจร พร้อมเกาะกลางเป็นวัสดุต่างกันซึ่งมีความกว้าง < 1 ม.	
	

I 1-5	เกาะกลางเป็นวัสดุที่มีความกว้าง ≥ 1.0 ม. ถึง < 5.0 ม.
ถนนที่แบ่งช่องจราจร พร้อมเกาะกลางเป็นวัสดุต่างกันซึ่งมีความกว้าง 1 ถึง 5 ม.	
	

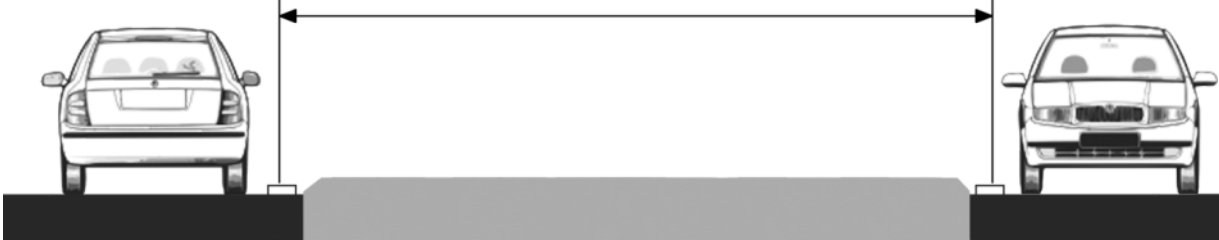
I 5-10	เกาะกลางเป็นวัสดุที่มีความกว้าง ≥ 5.0 ม. ถึง < 10.0 ม.
ถนนที่แบ่งช่องจราจร พร้อมเกาะกลางเป็นวัสดุต่างกันซึ่งมีความกว้าง 5 ถึง 10 ม.	
	



 CONCRETE	แนวกันนิริภัย - คอนกรีต
<p>ถนนที่แบ่งช่องจราจรโดยมีแนวกันนิริภัยตามมาตรฐานสากลที่ทำจากคอนกรีต หากแนวกันมีการเสื่อมสภาพอย่างชัดเจน ให้ลงรหัสว่าไม่มีแนวกัน</p>	
	


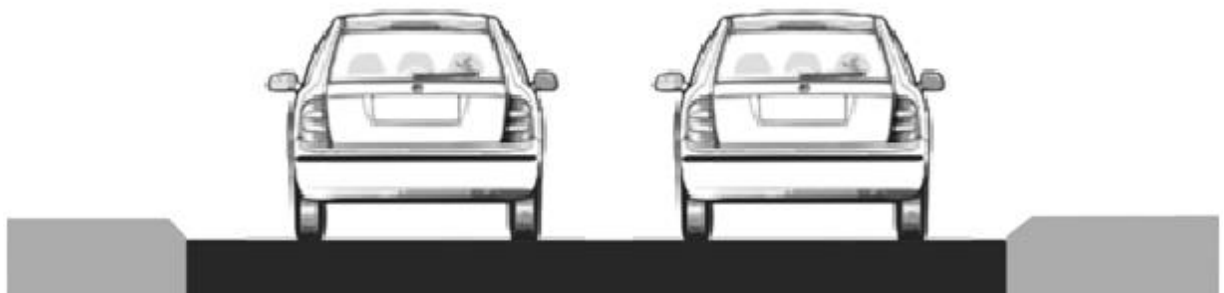
 METAL	แนวกันนิริภัย - โลหะ
<p>ถนนที่แบ่งช่องจราจรโดยมีแนวกันนิริภัยตามมาตรฐานสากลที่ทำจากโลหะ หากแนวกันมีการเสื่อมสภาพอย่างชัดเจน ให้ลงรหัสว่าไม่มีแนวกัน</p>	
	

TTT M/C	แนวกันนิรภัย - รองรับรถจักรยานยนต์
<p>ถนนที่แบ่งช่องจราจรโดยมีแนวกันนิรภัยตามมาตรฐานสากลที่สามารถลดผลกระทบต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แนวกันนิรภัยที่รองรับรถจักรยานยนต์จะมีรูปแบบการป้องกันที่ติดตั้งตามแนวเสา หากแนวกันมีการเสื่อมสภาพอย่างชัดเจน ให้ลงรหัสว่าไม่มีแนวกัน</p>	
	

TTT WIRE ROPE	แนวกันนิรภัย - เส้นเชือก
<p>ถนนที่แบ่งช่องจราจรโดยมีแนวกันนิรภัยตามมาตรฐานสากลที่สร้างโดยใช้เชือกขึง หากแนวกันมีการเสื่อมสภาพอย่างชัดเจน ให้ลงรหัสว่าไม่มีแนวกัน</p>	
	

H 10-20	เกาะกลางเป็นวัสดุที่มีความกว้าง ≥ 10.0 ม. ถึง < 20.0 ม.
<p>ถนนที่แบ่งช่องจราจรโดยเกาะกลางเป็นวัสดุต่างกันซึ่งมีความกว้าง 10 ถึง 20 ม.</p>	
	

 20+	เกาะกลางเป็นวัสดุที่มีความกว้าง ≥ 20.0 ม.
ถนนที่แบ่งช่องจราจรโดยมีตัวคั่นกลางเป็นวัสดุต่างกันซึ่งมีความกว้าง > 20 ม.	
	

	เดินรถทางเดียว
ถนนเดินรถทางเดียวเท่านั้น ยานพาหนะต่าง ๆ จะไปในทิศทางเดียว โดยไม่มีการจราจรวิ่งสวนทาง	
	

4.27 แนวเส้นชะลอความเร็วแบ่งครึ่งถนน


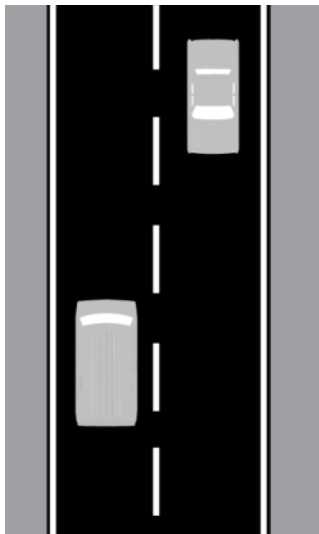

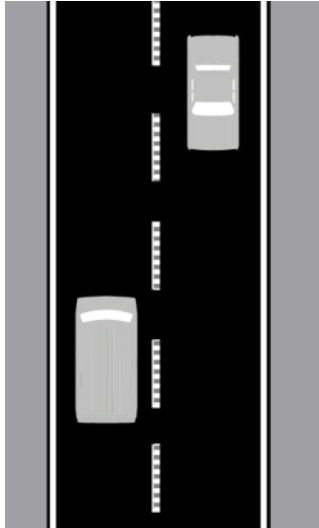
แนวเส้นชะลอความเร็วแบ่งครึ่งถนน คือเส้นพื้นผิวใด ๆ ที่คั่นกลางตามแนวยาวของถนน ซึ่งทำหน้าที่เตือนให้ผู้ขับขี่ทราบว่ากำลังข้ามเกาะกลางถนน แนวเส้นนี้รู้จักในอีกชื่อหนึ่งว่าลูกระนาด ซึ่งจะมีเสียงสั่นสะเทือนในการเตือนผู้ขับขี่

หมายเหตุ:

ในส่วนนี้ไม่ควรบันทึกเส้นชะลอความเร็วบริเวณไหล่ทาง

การสร้างเส้นชะลอความเร็วทำได้โดยการเจาะร่องบริเวณผิวทาง หรือเพิ่มสันนูนลงในเส้นจราจร

ตัวเลือกการลงรหัส

 <p>CENTRE RUMBLE</p>	ไม่มี	
ไม่มีเส้นชะลอความเร็วบริเวณกึ่งกลางของถนน		
 <p>CENTRE RUMBLE</p>	มี	
มีเส้นชะลอความเร็วบริเวณกึ่งกลางของถนน		

4.28 ความรุนแรงริมขอบถนน - ระยะห่างด้านซ้าย

ความรุนแรงริมขอบถนน

หมายถึงระยะห่างระหว่างวัตถุที่อยู่ใกล้ที่สุดไปจนถึงเส้นขอบที่สามารถเข้าถึงได้ ซึ่งอาจทำให้ผู้ใช้ถนนได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต

ระยะห่างด้านซ้าย

หมายเหตุ:

ถนนแต่ละด้านจะมีการลงรหัสแยกกัน

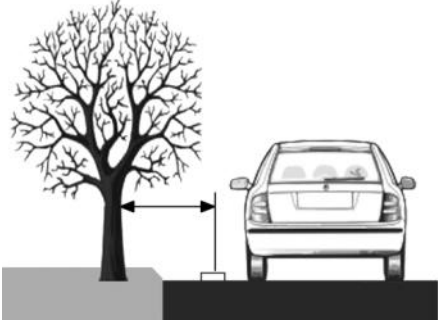
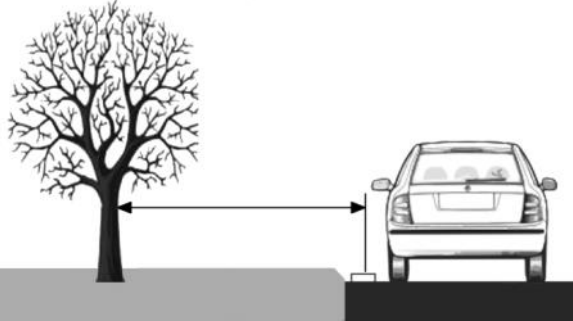
เริ่มบันทึกตั้งแต่บริเวณเส้นริมขอบ (ถ้ามี) หากไม่มีเส้นริมขอบ บันทึกระยะห่างโดยนับตั้งแต่ริมขอบบาทวิถีเป็นต้นไป

หากระยะห่างจากวัตถุอยู่ที่หรือใกล้มากกับเส้นแบ่งระหว่างหมวดหมู่ ให้ลงรหัสเป็นหมวดหมู่ระยะห่างที่ใกล้กว่า

หากมีช่องทางเดินรถจักรยานยนต์ ควรวัดระยะห่างจากวัตถุที่อยู่ใกล้ที่สุด โดยวัดจากริมขอบนอกสุดของช่องทางการขับขี่

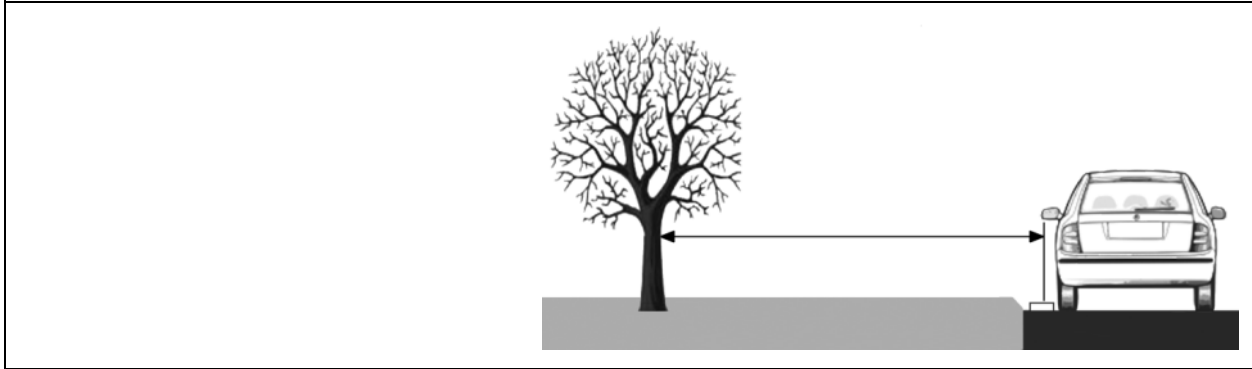
หากไม่มีวัตถุที่อยู่บริเวณริมขอบถนน บันทึกระยะห่างเป็น ≥ 10 ม.

ตัวเลือกการลงรหัส

0-1	0 ถึง <1 ม.
วัตถุที่อยู่ในระยะห่างยังผลตั้งแต่ 0 ถึง 1 ม.	
	
1-5	1 ถึง <5 ม.
วัตถุที่อยู่ในระยะห่างยังผลตั้งแต่ 1 ถึง 5 ม.	
	

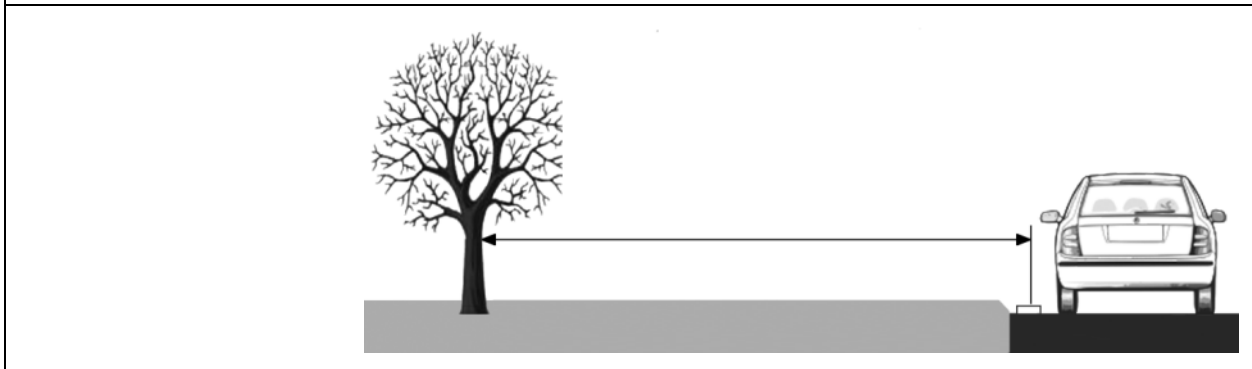
5-10	5 ถึง <10 ม.
-------------	--------------

วัตถุที่อยู่ในระยะห่างยังผลตั้งแต่ 5 ถึง 10 ม.



10+	≥ 10 ม.
------------	--------------

วัตถุที่อยู่ในระยะห่างยังผล >10 ม.



4.29 ความรุนแรงริมขอบถนน - วัตถุอันตราย

ความรุนแรงริมขอบถนน - วัตถุอันตราย หมายถึงวัตถุที่อยู่ใกล้ที่สุดที่สามารถเข้าถึงได้ ซึ่งอาจทำให้ผู้ใช้ถนนได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต

หมายเหตุ:


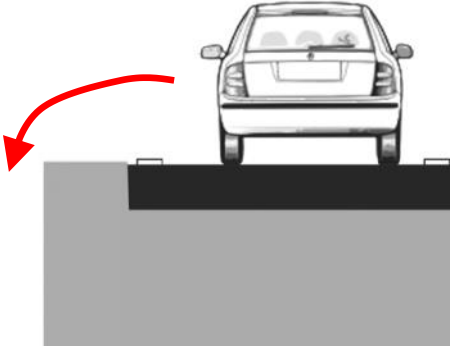
วัตถุดังกล่าวควรเป็นชนิดเดียวกับที่ระบุอยู่ใน **ความรุนแรงริมขอบถนน - ระยะห่าง**


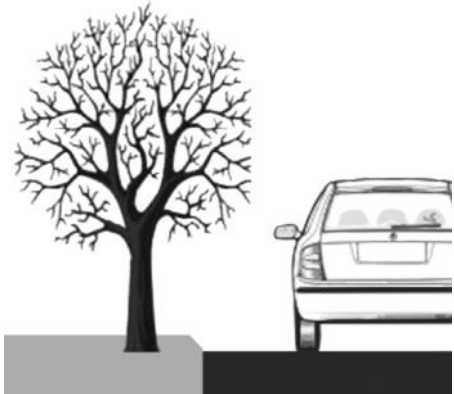
ส่วนของถนนแต่ละด้านจะมีการให้คะแนนแยกกัน วัตถุที่เป็นอันตรายคือวัตถุใด ๆ ที่อาจทำให้ผู้ใช้ถนนได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตเมื่อเกิดการเฉี่ยวชน


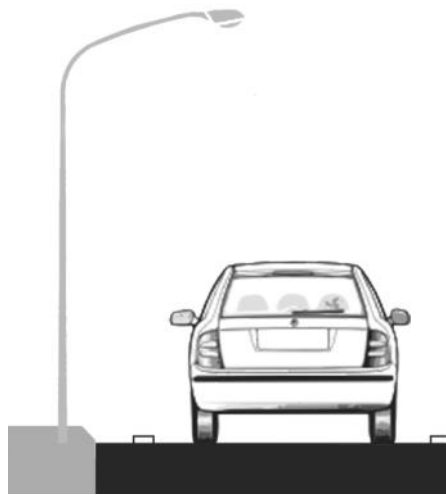
สิ่งเหล่านี้รวมถึง:

- ก้อนหิน
- เส้า/เส้าปักชนิดแข็งแรง และต้นไม้ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางมากกว่า 10 ซม.
- สะพานที่ไม่มีแนวป้องกัน



อย่างอื่นที่วัตถุที่ "มีความปลอดภัยในตัว" (สามารถเฉี่ยวชนได้) หรือพีชขนาดเล็กบริเวณขอบทาง เช่น ต้นไม้เตี้ย พุ่มไม้ และหญ้า
ตัวเลือกการลงรหัส



 CLIFF	หน้าผา	
<p>หน้าผาหรือภัยอันตรายอื่น ๆ ในรูปแบบที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายถึงชีวิตในทุกช่วงความเร็ว</p>		



	ต้นไม้ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลาง ≥ 10 ซม.	
<p>ต้นไม้ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางมากกว่า 10 ซม.</p>		


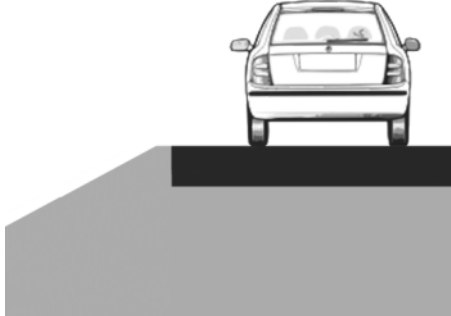
	<p>สัญญาณ เสา หรือเสาปักที่มีเส้นผ่านศูนย์กลาง ≥ 10 ซม.</p>	
<p>ตัวอย่าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • เสาไฟชนิดแข็งแรง • เสาป้ายสัญลักษณ์ชนิดแข็งแรงที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางมากกว่า 10 ซม. • เสาสัญญาณจราจรชนิดแข็งแรงที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางมากกว่า 10 ซม. 		



	<p>ส่วนปลายของแนวกั้นนิรภัยที่ไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน</p>
<p>ส่วนปลายของแนวกั้นนิรภัยที่เป็นอันตราย ได้แก่ ส่วนปลายที่เป็นทางลาด ส่วนปลายที่ไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน ส่วนปลายที่จับพลัน ขั้วส่วนปลายแบบหางปลา ควรใช้หมวดหมุนนี้เพื่อบันทึกส่วนที่เสียหายของแนวกั้นนิรภัยด้วยเช่นกัน</p>	
	



	<p>พื้นผิวแนวตั้งที่เป็นอันตราย</p>	
<p>พื้นผิวหินขรุขระ</p>		



	<p>ทางลาดขึ้น - ระดับความชันที่ก่อให้เกิดการพลิกคว่ำ</p>	
<p>พื้นผิวตัดเอียงที่มีความสูง 2 ม. ขึ้นไป โดยมีแนวโน้มทำให้ยานพาหนะพลิกคว่ำ (15° ถึง 75°)</p> <p>ตัวอย่าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • คันเนินดิน • เนินหญ้า <p>ไม่ควรบันทึกพื้นผิวหินขรุขระ</p>		



	<p>ท้องร่องระบายน้ำที่มีความลึก</p>	
<p>ท้องร่องหรือทางระบายน้ำที่ประกอบด้วยวัสดุ ความลึก หรือ ความรุนแรงของเหลี่ยมมุม ซึ่งมีแนวโน้มทำให้ผู้โดยสารในยานพาหนะได้รับบาดเจ็บสาหัส</p> <p>แนวทางปฏิบัติ</p> <p>บันทึกข้อมูลท้องร่อง</p> <p>หากพบว่ายานพาหนะส่วนใหญ่อาจสะดุดลงในท้องร่องดังกล่าวได้เท่านั้น</p>		



	<p>ทางลาดลง</p>	
<p>ทางลาดลงจากถนนที่มี:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความลาด >1:4 และมีระดับต่ำลงไป >1 ม. <p>แนวทางปฏิบัติ</p> <p>ควรบันทึกทางลาดหากพบว่ายานพาหนะอาจไถลลงไปได้</p>		



 ROCK	ลูกหินขนาดใหญ่ที่มีความสูง ≥ 20 ซม.	
ก้อนหินหรือลูกหินขนาดใหญ่ซึ่งมีความสูงมากกว่า 20 ซม.		


	สิ่งปลูกสร้าง/สะพานหรืออาคารที่มีโครงสร้างแข็งแรง	
โครงสร้างที่มีความแข็งแรงสูง ซึ่งจะทำให้ต้องลดความเร็วลง อย่างกะทันหันเมื่อพุ่งเข้าชน ตัวอย่าง <ul style="list-style-type: none"> • ดอม่อสะพานคอนกรีตเสริมแกร่ง • กำแพงปากท่อ 		


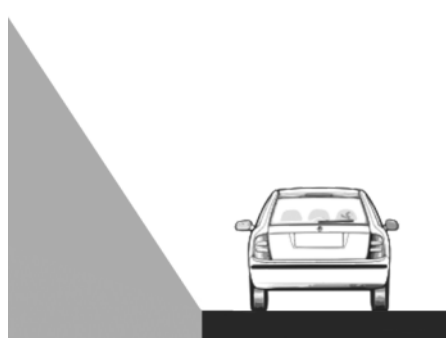
	สิ่งปลูกสร้างหรืออาคารที่มีโครงสร้างกึ่งแข็งแรง	
โครงสร้างที่มีความแข็งแรงสูง ซึ่งจะเสียรูปเพียงเล็กน้อยเมื่อพุ่งเข้าชน ตัวอย่าง <ul style="list-style-type: none"> • บ้านและอาคารอื่น ๆ ที่มีลักษณะคล้ายกัน • สิ่งอำนวยความสะดวกวกริมถนน เช่น ป้ายรถประจำทาง/ศาลา รถประจำทาง • ดูปักสายโทรคมนาคม • กำแพงกั้นที่สร้างจากหิน งานก่อ หรืออิฐ 		



 CONCRETE	แนวกันนิริภัย - คอนกรีต	
<p>แนวกันนิริภัยแบบคอนกรีตซึ่งแน่นอนหาพอที่จะหยุดยั้งรถยนต์และยานพาหนะขนาดเล็กส่วนใหญ่ ควรเป็นแนวกันนิริภัยตลอด 100 เมตร โดยไม่มีการสีกหรือหรือความเสียหายใด ๆ</p>		

 METAL	แนวกันนิริภัย - โลหะ	
<p>แนวกันนิริภัยแบบโลหะซึ่งแน่นอนหาพอที่จะหยุดยั้งรถยนต์และยานพาหนะขนาดเล็กส่วนใหญ่ (ไม่ใช่แนวกันนิริภัยแบบเส้นเชือก) ควรเป็นแนวกันนิริภัยตลอด 100 เมตร โดยไม่มีการสีกหรือหรือความเสียหายใด ๆ</p>		

 WIRE ROPE	แนวกันนิริภัย - เส้นเชือก	
<p>แนวกันนิริภัยแบบเส้นเชือกซึ่งแน่นอนหาพอที่จะหยุดยั้งรถยนต์และยานพาหนะขนาดเล็กส่วนใหญ่ ควรเป็นแนวกันนิริภัยตลอด 100 เมตร โดยไม่มีการสีกหรือหรือความเสียหายใด ๆ</p>		

TTT M/C	แนวกันนิรภัย - รองรับรถจักรยานยนต์	
<p>แนวกันนิรภัยที่ออกแบบมาเป็นพิเศษเพื่อหยุดยั้งรถจักรยานยนต์</p> <p>แนวกันนิรภัยที่รองรับรถจักรยานยนต์จะมีรูปแบบการป้องกันที่ติดตั้งตามแนวเสา เพื่อลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บของผู้ขับขี่</p> <p>ควรเป็นแนวกันนิรภัยตลอด 100 เมตร โดยไม่มีการสีกหรือความเสียหายใด ๆ</p>		

	ทางลาดชัน - ระดับความชันที่ไม่ก่อให้เกิดการพลิกคว่ำ	
<p>พื้นผิวตัดเฉียงที่มีความสูง 2 ม. ขึ้นไป</p> <p>โดยมีแนวโน้มทำให้ยานพาหนะเลื่อนไหลไปตามแนวพื้นผิวเมื่อปะทะ ($\geq 75^\circ$)</p> <p>ตัวอย่าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • คันเนินดิน • เนินหญ้า <p>ไม่ควรบันทึกพื้นผิวหินขรุขระ</p>		

	ไม่มี
<p>ไม่มีวัตถุอยู่ในระยะ 20 ม. ของถนน</p> 	

4.30 ความรุนแรงริมขอบถนน - ระยะห่างด้านขวา และความรุนแรงริมขอบถนน - วัตถุด้านขวา

ความรุนแรงริมขอบถนน - ระยะห่างด้านขวา หมายความว่าเช่นเดียวกับ**ความรุนแรงริมขอบถนน - ระยะห่างด้านซ้าย** เพียงแต่ใช้ในกรณีด้านขวาของถนน

ความรุนแรงริมขอบถนน - วัตถุด้านขวา หมายความว่าเช่นเดียวกับ**ความรุนแรงริมขอบถนน - วัตถุด้านซ้าย** เพียงแต่ใช้ในกรณีด้านขวาของถนน

หมายเหตุ:

สำหรับทางหลวงที่แบ่งช่องจราจร ใช้ด้านขวาเพื่อบันทึกวัตถุบนเกาะกลาง

สำหรับทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจร หากมีวัตถุอยู่บนเกาะกลาง ควรบันทึกวัตถุนั้นลงในส่วนความรุนแรงริมขอบถนน - ด้านขวา โดยบันทึกระยะห่างนับจากริมขอบฝั่งขวาของช่องทางเดินรถ ในทิศทางเคลื่อนที่ไปยังวัตถุ

สำหรับทางเดินรถที่ไม่แบ่งช่องจราจร ให้บันทึกริมขอบถนนฝั่งขวา

เมื่อวัตถุริมขอบถนนอยู่ที่ด้านหน้าของแนวคันนิรภัย ให้บันทึกระยะห่างจากวัตถุที่เป็นอันตราย

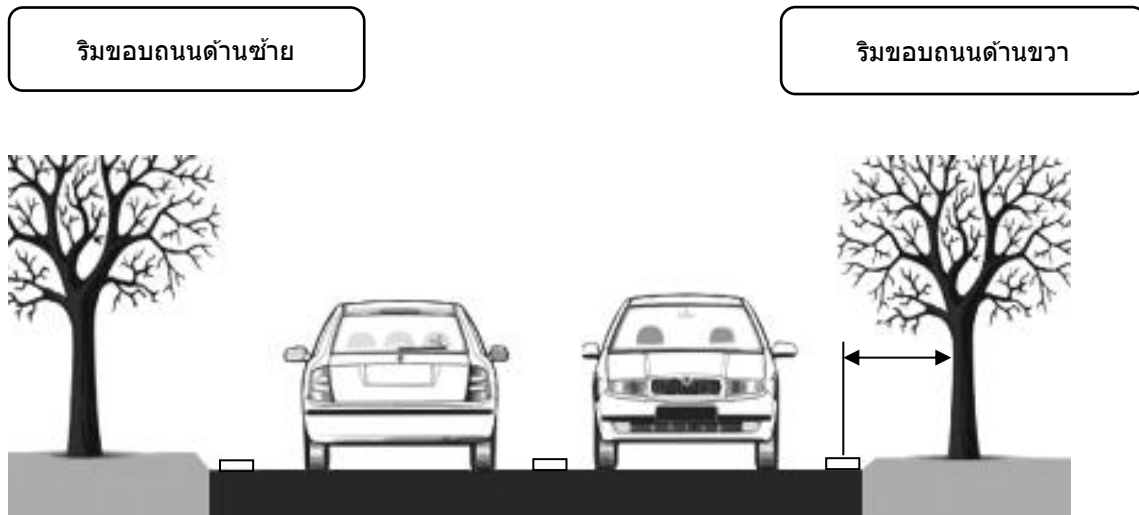
สำหรับทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจร หากแนวคันนิรภัยคือวัตถุที่อยู่ใกล้ที่สุด ให้บันทึกไว้

สำหรับทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจร หากไม่มีวัตถุอยู่บนเกาะกลาง:

- **ความรุนแรงริมขอบถนน - วัตถุด้านขวา** ควรบันทึกว่า **ไม่มี**
- **ความรุนแรงริมขอบถนน - ระยะห่างด้านขวา** ควรบันทึกว่า **>10 ม.**

ตัวเลือกการลงรหัส

ใช้รหัสเดียวกับ**ความรุนแรงริมขอบถนน - ระยะห่างด้านซ้าย** และ**ความรุนแรงริมขอบถนน - วัตถุด้านซ้าย**



4.31 แนวเส้นชะลอความเร็วบริเวณไหล่ทาง

แนวเส้นชะลอความเร็วบริเวณไหล่ทาง หมายถึงเส้นพื้นผิวใด ๆ ที่ทอดตามแนวยาวของถนน ซึ่งทำหน้าที่เตือนให้ผู้ขับขี่ทราบว่าจะกำลังออกจากเส้นทางด้านซ้ายของถนน แนวเส้นนี้รู้จักในอีกชื่อหนึ่งว่าลูกระนาด ซึ่งจะมีเสียงสั่นสะเทือนในการเตือนผู้ขับขี่


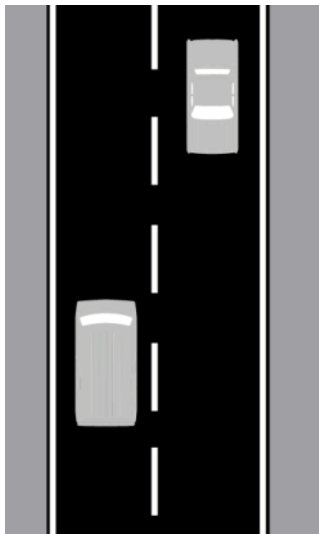

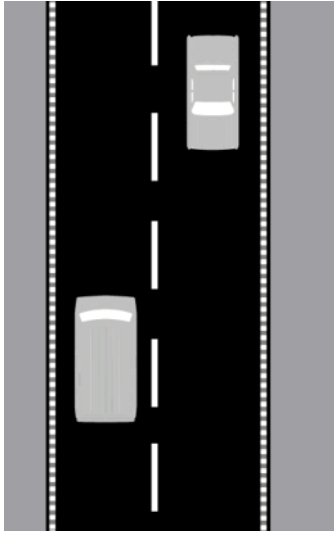
หมายเหตุ:

ไม่ควรบันทึกแนวเส้นชะลอความเร็วแบ่งครึ่งถนนในส่วนนี้

แนวเส้นชะลอความเร็วบริเวณไหล่ทางจะอยู่บนไหล่ทางลาดยางเท่านั้น

การสร้างแนวเส้นชะลอความเร็วทำได้โดยการเจาะร่องบริเวณผิวทาง หรือเพิ่มสันนูนลงในเส้นจราจร

ตัวเลือกการลงรหัส

 SHOULDER RUMBLE	ไม่มี	
ไม่มีแนวเส้นชะลอความเร็วบริเวณไหล่ทาง		
 SHOULDER RUMBLE	มี	
มีแนวเส้นชะลอความเร็วบริเวณไหล่ทาง		

4.32 ความกว้างของไหล่ทางลาดยาง - ด้านซ้าย



ความกว้าง **ของไหล่ทางลาดยาง - ด้านซ้าย** หมายถึงส่วนของถนนที่ปลอดภัยและขับขึ้นได้ ซึ่งอยู่บริเวณแนวขอบด้านซ้ายมือของช่องจราจร โดยวัดจากศูนย์กลางของเครื่องหมายไหล่ทาง (แนวเส้นริมขอบ) ไปจนถึงริมขอบของถนนลาดยาง


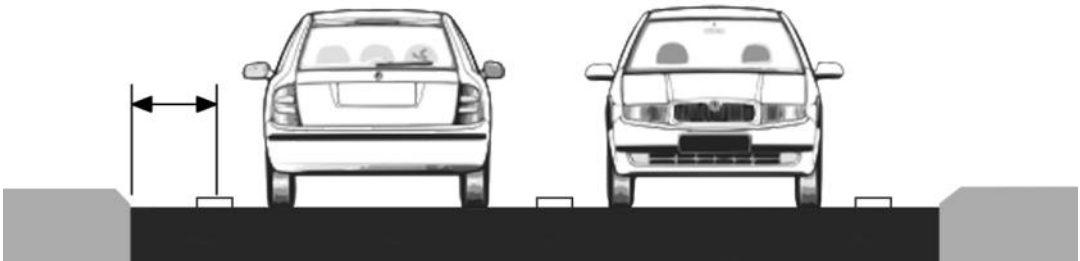
หมายเหตุ:

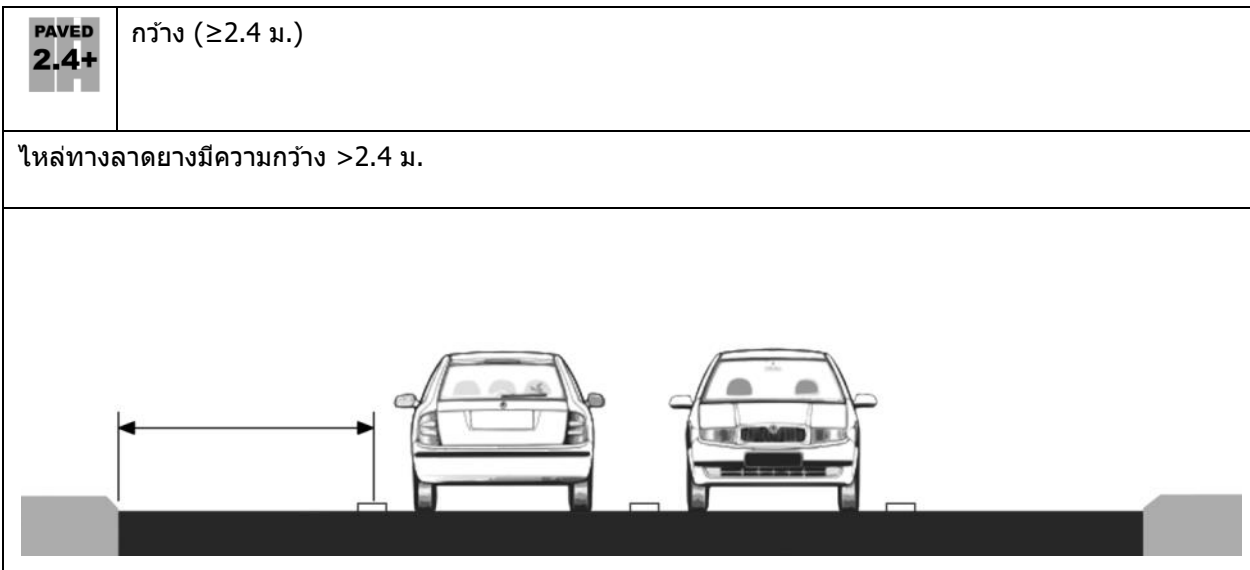
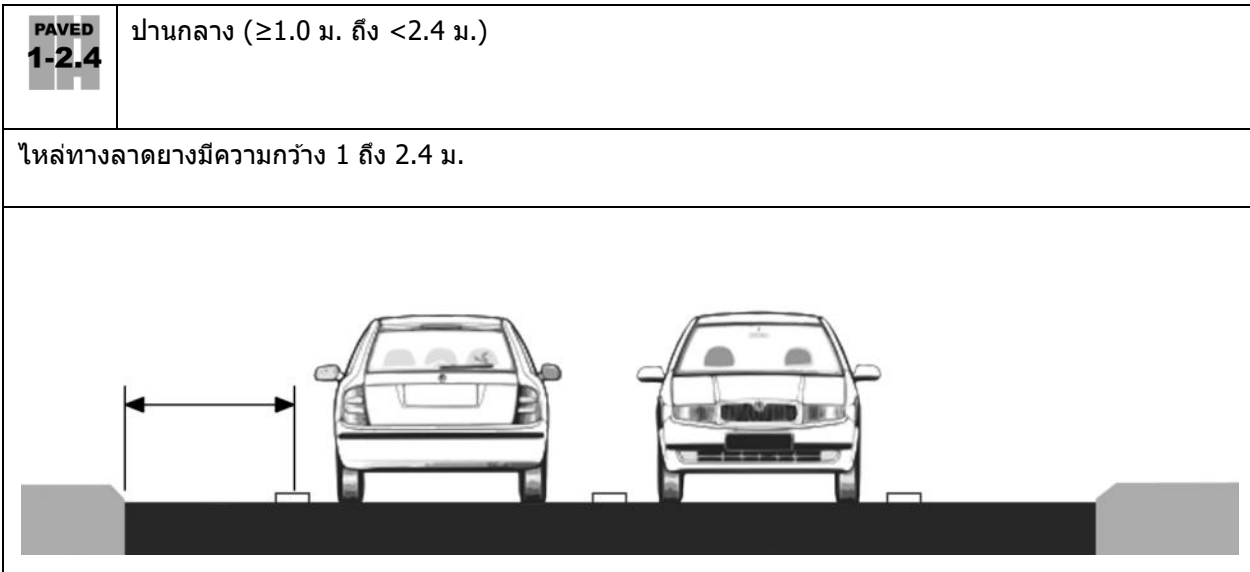
หากบริเวณไหล่ทางของถนนลาดยางเริ่มมีการแตกกร้าว การวัดความกว้างของไหล่ทางลาดยางควรสิ้นสุด ณ จุดที่ริมขอบมีการแตกกร้าว

หากถนนไม่มีเครื่องหมายสำหรับไหล่ทาง (ไม่มีแนวเส้นริมขอบ) ก็ควรบันทึกว่าไม่มีไหล่ทางลาดยาง เนื่องจากถือว่ายานพาหนะสามารถเดินทางผ่านไปยังริมขอบของพื้นผิวที่ลาดยางได้

ตัวเลือกการลงรหัส

	ไม่มี
ไม่มีไหล่ทางลาดยาง	
	

	แฉบ (≥ 0 ม. ถึง < 1.0 ม.)
ไหล่ทางลาดยางมีความกว้าง 0 ถึง 1.0 ม.	
<p>แนวทางปฏิบัติ - ต้องบันทึกไหล่ทางลาดยางที่แฉบในทุกจุดมีเครื่องหมายริมขอบทาง แม้ว่าแนวเส้นขอบและริมขอบของบาทวิถีจะอยู่ใกล้กันมาก</p>	
	



4.33 ความกว้างของไหล่ทางลาดยาง - ด้านขวา



ความกว้าง **ของไหล่ทางลาดยาง - ด้านขวา** หมายถึงส่วนของถนนที่ปลอดภัยและขับใช้ได้ ซึ่งอยู่บริเวณแนวขอบด้านขวามือของช่องจราจร โดยวัดจากศูนย์กลางของเครื่องหมายไหล่ทาง ไปจนถึงขอบของถนนลาดยาง



หมายเหตุ:

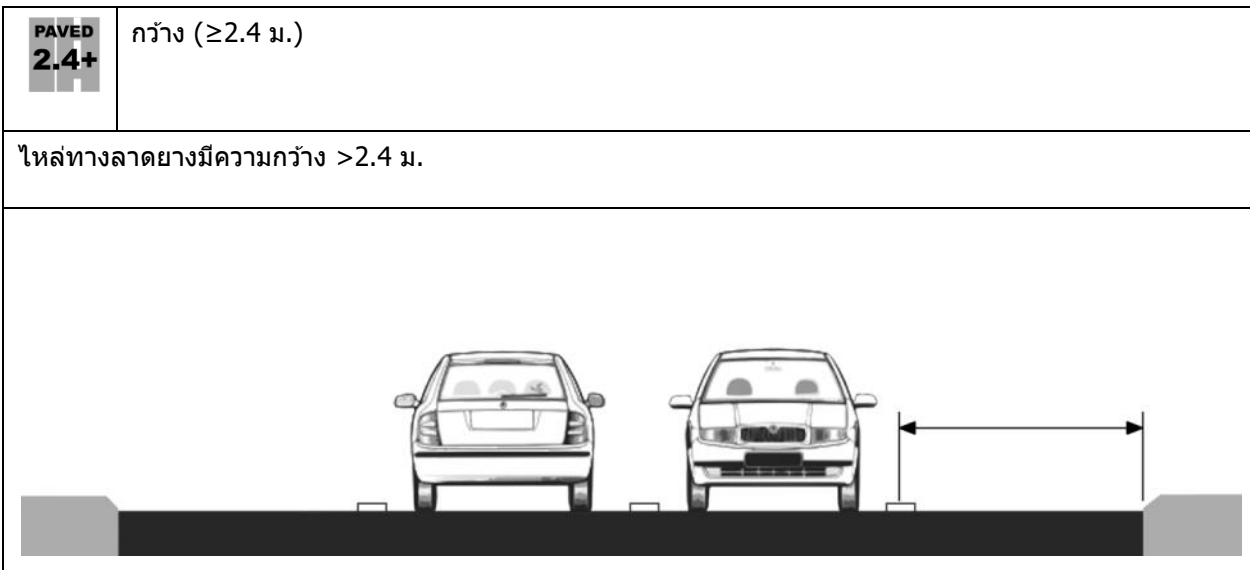
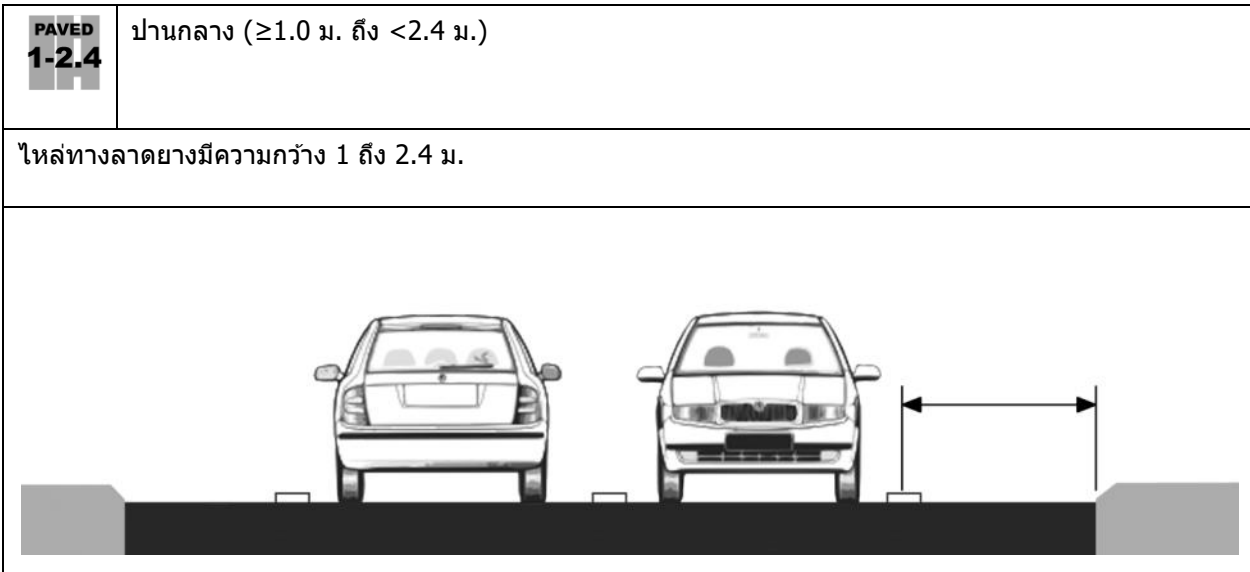
หากบริเวณไหล่ทางของถนนลาดยางเริ่มมีการแตกร้าว การวัดความกว้างของไหล่ทางลาดยางควรสิ้นสุด ณ จุดที่เริ่มขอมมีการแตกร้าว

หากถนนไม่มีเครื่องหมายสำหรับไหล่ทาง ก็ควรบันทึกว่าไม่มีไหล่ทางลาดยาง เนื่องจากถือว่ายานพาหนะสามารถเดินทางผ่านไปยังริมขอบของพื้นผิวที่ลาดยางได้

ตัวเลือกการลงรหัส

	ไม่มี
ไม่มีไหล่ทางลาดยาง	
	

	แคว (>=0 ม. ถึง <1.0 ม.)
ไหล่ทางลาดยางมีความกว้าง 0 ถึง 1.0 ม.	
แนวทางปฏิบัติ - ต้องบันทึกไหล่ทางลาดยางที่แควในทุกจุดมีเครื่องหมายขอบทาง แม้ว่าแนวเส้นขอบและขอบของถนนลาดยางจะอยู่ใกล้กันมาก	
	



4.34 ประเภททางแยก


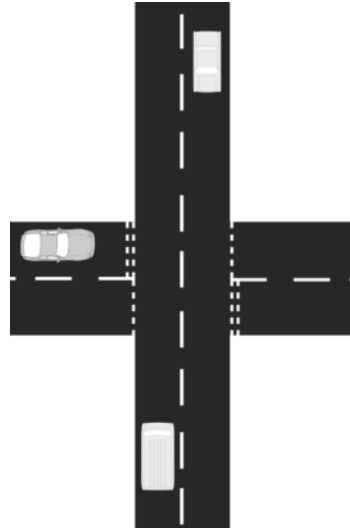

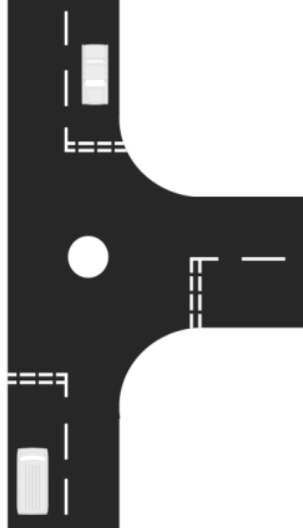
ประเภททางแยก หมายถึงลักษณะและประเภทของทางแยก ซึ่งเป็นถนนที่ระนาบไว้ในลักษณะการจราจร/ ใช้งานประมาณสาธารณะ


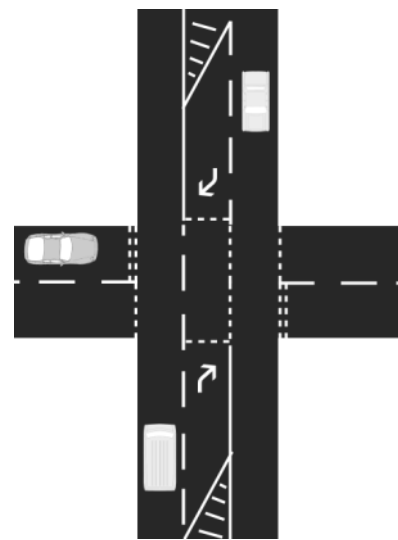
หมายเหตุ:

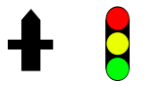
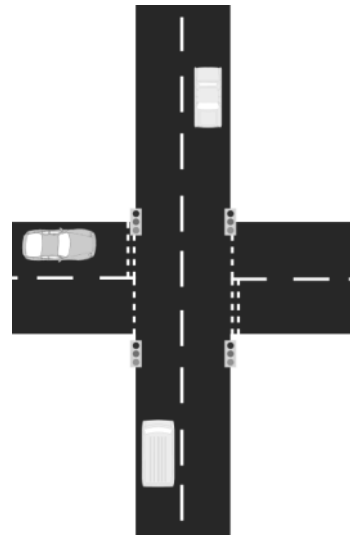
ควรบันทึกทางแยกเพียงครั้งเดียว - แม้จะครอบคลุมมากกว่า 100 ม.


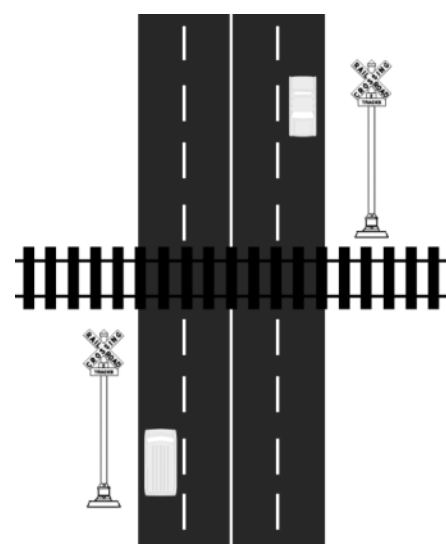
ควรบันทึกทางแยก หากถนนที่เป็นทางแยกเป็นถนนที่ใช้งานประมาณสาธารณะ (กล่าวคือ ไม่ใช่ทางเข้าห้างร้านหรือที่พักอาศัย)


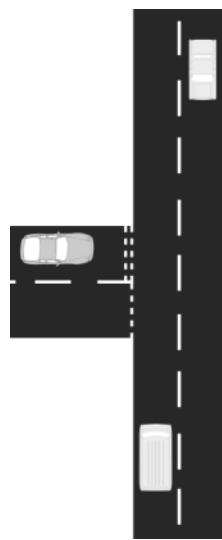
ตัวเลือกการลงรหัส


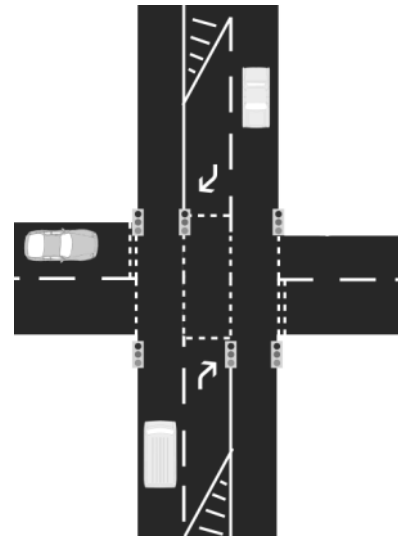
	<p>4 ทาง (ไม่มีการให้สัญญาณ) ที่ไม่มีช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง</p>	
<p>ทางแยก 4 ทาง หรือสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณหรือช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง (จราจรวิ่งตัดสวนทางกัน)</p>		
	<p>วงเวียนเล็ก</p>	
<p>วงเวียนขนาดเล็ก - โดยทั่วไปมักอยู่ในพื้นที่เขตเมืองที่ใช้ความเร็วต่ำ วงเวียนเล็กมีเกาะทรงกลมที่ตั้งอยู่ตรงกลาง ซึ่งอยู่ในระนาบเดียวกับพื้นผิวถนน (หรือยกสูงขึ้นเล็กน้อย) โดยทั่วไปจะสร้างโดยใช้การตีแนวเส้นสีขาวบนถนน หรือพื้นผิวที่มีสีอื่น ๆ</p>		

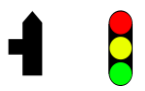
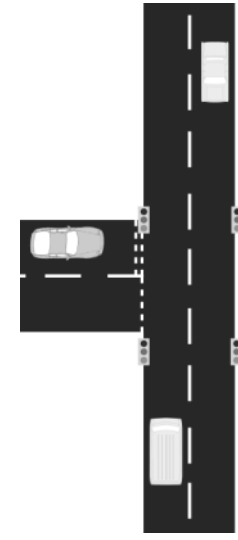
	<p>4 ทาง (ไม่มีการให้สัญญาณ) โดยมีช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง</p>	
<p>ทางแยก 4 ทาง หรือสี่แยกที่มีช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง (จราจรวิ่งตัดสวนทางกัน) แต่ไม่มีสัญญาณบอก</p>		


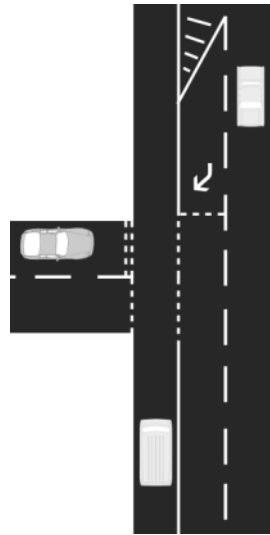
	<p>4 ทาง (มีการให้สัญญาณ) โดยไม่มีช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง</p>	
<p>ทางแยก 4 ทาง หรือสี่แยกที่มีสัญญาณแต่ไม่มีช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง (จราจรวิ่งตัดสวนทางกัน)</p>		


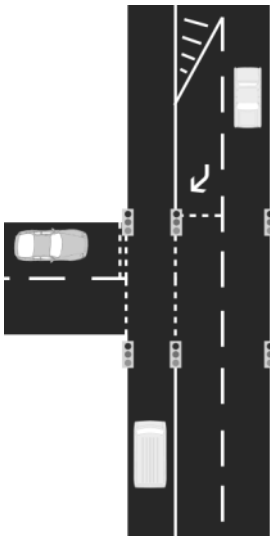
	<p>ทางข้ามรางรถไฟ – มีการเตือนแบบไม่อัตโนมัติ (ป้ายสัญญาณเท่านั้น)</p>	
<p>ทางข้ามรางรถไฟที่อยู่บนพื้นถนน ซึ่งมีป้ายสัญญาณให้ทาง หรือป้ายสัญญาณหยุดเท่านั้น (หรือไม่มีป้ายสัญญาณ)</p>		


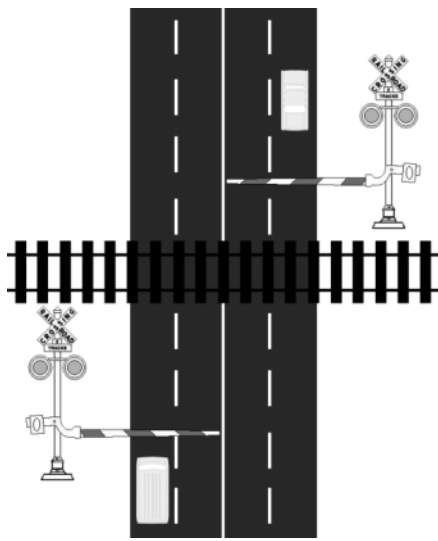
	<p>3 ทาง (ไม่มีการให้สัญญาณ) ที่ไม่มีช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง</p>	
<p>ทางแยก 3 ทาง หรือสามแยกรูปตัว T ที่ไม่มีช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง (จราจรวิ่งตัดสวนทางกัน) หรือสัญญาณบอก</p>		


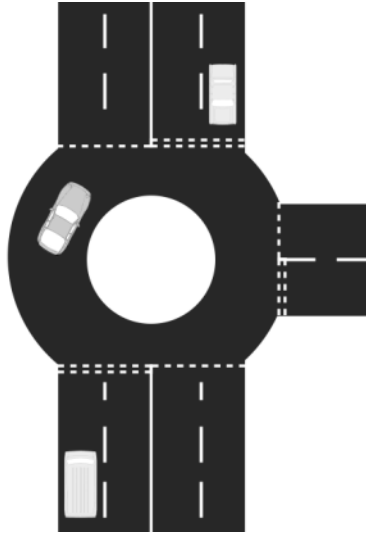
	<p>4 ทาง (มีการให้สัญญาณ) ที่มีช่องที่ สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง</p>	
<p>ทางแยก 4 ทาง หรือสี่แยกที่มีช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง (จราจรวิ่งตัดสวนทางกัน) และสัญญาณบอก</p>		


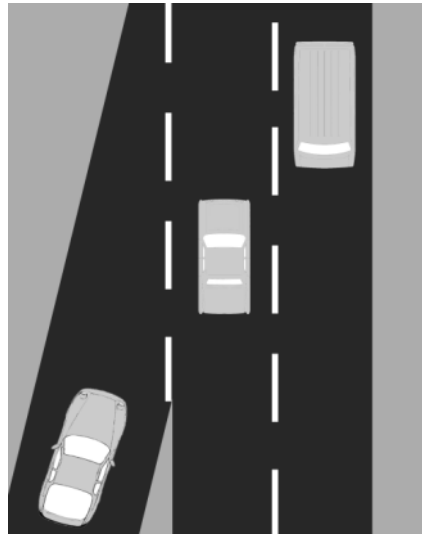
	<p>3 ทาง (มีการให้สัญญาณ) โดยไม่มีช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง</p>	
<p>ทางแยก 3 ทาง หรือสามแยกรูปตัว T ที่มีป้ายสัญญาณแต่ไม่มีช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง (จราจรวิ่งตัดสวนทางกัน)</p>		

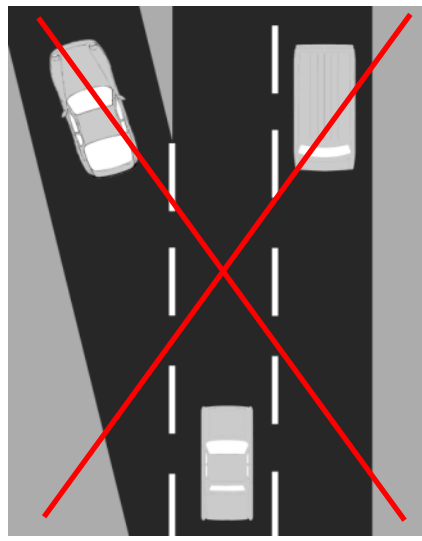
	<p>3 ทาง (ไม่มีการให้สัญญาณ) โดยมีช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง</p>	
<p>ทางแยก 3 ทาง หรือสามแยกกรุปตัว T ที่มีช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง (จราจรวิ่งตัดสวนทางกัน) แต่ไม่มีสัญญาณบอก</p>		

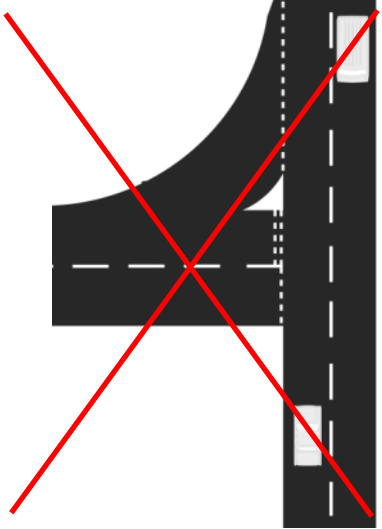
	<p>3 ทาง (มีการให้สัญญาณ) ที่มีช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง</p>	
<p>ทางแยก 3 ทาง หรือสามแยกกรุปตัว T ที่มีช่องที่สงวนไว้สำหรับเปลี่ยนเส้นทาง (จราจรวิ่งตัดสวนทางกัน) และสัญญาณบอก</p>		


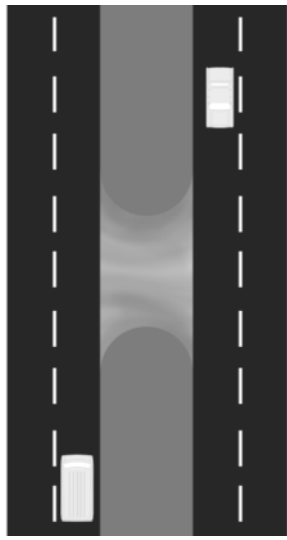
	<p>ทางข้ามรางรถไฟ - มีการเตือนแบบอัตโนมัติ (ไฟกะพริบ/ไม้กั้นทาง)</p>	
<p>ทางข้ามรางรถไฟที่อยู่บนพื้นถนน ซึ่งมีอุปกรณ์ที่ใช้เตือนว่ามีรถไฟกำลังแล่นเข้ามา (ไฟกะพริบและ/หรือไม้กั้นทาง)</p>		


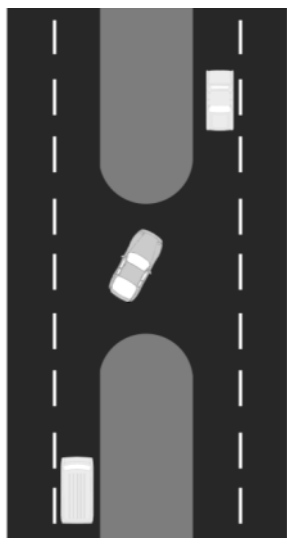
	วงเวียน	
<p>ทางแยกแบบวงกลมที่มียานพาหนะวิ่งวนไปในทิศทางเดียวรอบ ๆ เกาะกลาง</p>		


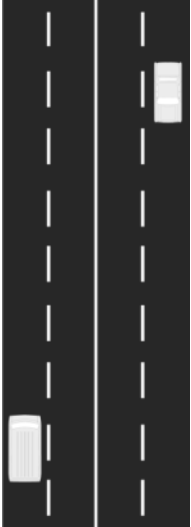
	ช่องจราจรที่เข้ามารวมกัน	
<p>การที่ทางรองเข้ามาเชื่อมกับทางหลักจะประเมินเป็นช่องจราจรที่เข้ามารวมกัน โดยทั่วไปกรณีนี้มักจะเป็นทางแยกต่างระดับ</p> <p>หากช่องจราจรที่เข้ามารวมกันยาวกว่า 100 ม. ก็ควรบันทึกเพียงครั้งเดียว</p>		

	ช่องจราจรที่เข้ามารวมกัน - ตัวอย่างที่ 2	
<p><u>ไม่มีการลงรหัสช่องทางจราจรที่แยกออก</u></p>		

	ช่องจราจรที่เข้ามารวมกัน - ตัวอย่างที่ 3	
<p>ช่องจราจรเตรียมเลี้ยวบนทางแยก 3 หรือ 4 ทาง จะไม่บันทึกว่าเป็นช่องจราจรที่เข้ามารวมกัน</p>		

	จุดข้ามเกาะกลาง - ไม่เป็นทางการ	
<p>ถนนที่แบ่งช่องจราจรเท่านั้น จุดกลับรถที่มีความจำเป็นมากแต่ไม่ได้กำหนดไว้อย่างเป็นทางการ ซึ่งไม่มีช่องจราจรสำหรับเพิ่มหรือลดความเร็ว และ/หรือพื้นผิวของถนนลาดยางอยู่ในสภาพที่ไม่เหมาะสม จุดข้ามเกาะกลางเหล่านี้ไม่ได้รับการออกแบบมาอย่างเป็นทางการ หากแต่มีสภาพแปรเปลี่ยนไปตามกาลเวลาจากการใช้งานของผู้คน ในพื้นที่</p>		

	จุดข้ามเกาะกลาง - เป็นทางการ	
<p>ถนนที่แบ่งช่องจราจรเท่านั้น จุดกลับรถที่มีความจำเป็นมากและเป็นทางการ (ได้รับการออกแบบมา) อาจมีหรือไม่มีช่องทางเพิ่มหรือ ลดความเร็วที่เหมาะสมอยู่ ณ บริเวณนั้น ให้ใช้เกณฑ์คุณภาพของ ทางแยกเพื่อบันทึกรายละเอียดส่วนนี้ รวมถึงสภาพพื้นผิวลาดยางของเกาะกลาง</p>		

	ไม่มี	
ไม่มีทางแยก		


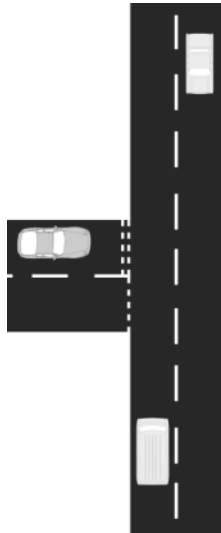


4.35 การปรับทิศทางของทางแยก



การปรับทิศทางของทางแยก คือกรณีที่ทางแยกมีเกาะยกสูงหรือเกาะที่ทำด้วยสี ซึ่งทำหน้าที่ระบุทิศทางการเคลื่อนที่ของยานพาหนะ

หมายเหตุ:

การปรับทิศทางของทางแยกควรมีทั้งเกาะแยกทิศทางและเกาะกลาง

ตัวเลือกการลงรหัส

	ไม่มี	
ไม่มีการปรับทิศทางในทางแยก		
	มี	
มีการปรับทิศทางในทางแยก โดยอาจเป็นเกาะยกสูงหรือเกาะที่ทำด้วยสี ซึ่งทำหน้าที่ระบุทิศทางการเคลื่อนที่ของยานพาหนะ		

	ไม่เกี่ยวข้อ	
ไม่มีทางแยก		

4.36 ปริมาณยานพาหนะบนถนนที่เป็นทางแยก

บันทึกค่าประมาณของปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Annual Average Daily Traffic - AADT) ของถนนที่เป็นทางแยก

หมายเหตุ:


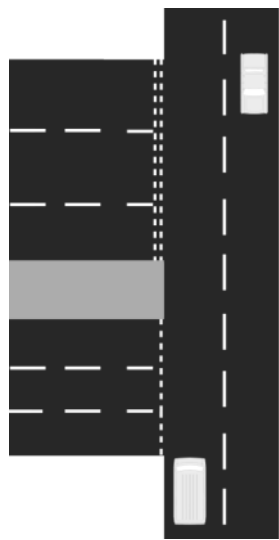


หากไม่มีข้อมูลปริมาณหรือข้อมูลในท้องถิ่น


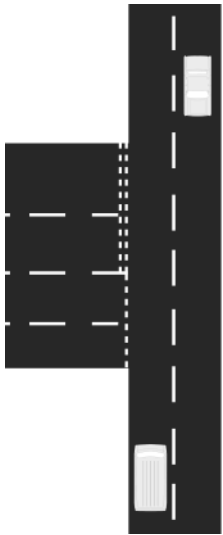
สามารถหาค่าประมาณของปริมาณยานพาหนะบนถนนที่เป็นทางแยกโดยใช้ภาพถ่ายทางอากาศ (ในซอฟต์แวร์ระบบตรวจสอบหรือซอฟต์แวร์ประเภท Google Earth)


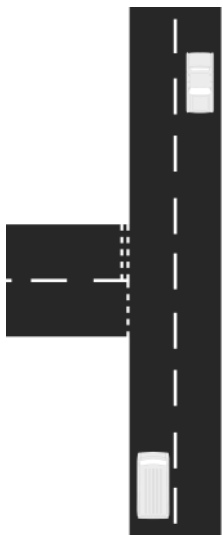
การหาค่าประมาณควรคำนึงว่าถนนที่เป็นทางแยกนั้นเชื่อมต่อกับตัวเมือง หมู่บ้าน หรือเขตเมืองใดบ้าง และการพัฒนาตลอดแนวของถนนที่เป็นทางแยก



สำหรับทางข้ามรางรถไฟ จำเป็นต้องมีข้อมูลโดยประมาณของจำนวนรถไฟในแต่ละวันที่วิ่งผ่านทางข้ามรางรถไฟดังกล่าว



ตัวเลือกการลงรหัส

 <p>>15k</p>	<p>ยานพาหนะ $\geq 15,000$ คัน</p>	
<p>มียานพาหนะมากกว่า 15,000 คันต่อวัน</p> <p>หากไม่มีข้อมูลปริมาณหรือข้อมูลในท้องถิ่น ให้สันนิษฐานว่า มียานพาหนะมากกว่า 15,000 คันต่อวัน</p> <p>เมื่อถนนที่เป็นทางแยกนั้นมีการแบ่งช่องจราจร โดยมีสามช่องทางขึ้นไปสำหรับการจราจรบนถนนด้านข้างในแต่ละทิศทาง</p> <p>หรือเมื่อช่องจราจรที่เข้ามารวมกันแบบหลายช่องทางนั้นเชื่อมต่อกับทางแยกต่างระดับ</p>		
 <p>10-15k</p>	<p>ยานพาหนะ 10,000 ถึง 15,000 คัน</p>	
<p>ยานพาหนะ 10,000 ถึง 15,000 คันต่อวัน</p> <p>หากไม่มีข้อมูลปริมาณหรือข้อมูลในท้องถิ่น ให้สันนิษฐานว่ามียานพาหนะ 10,000 ถึง 15,000 คันต่อวัน</p> <p>เมื่อถนนที่เป็นทางแยกนั้นไม่แบ่งช่องจราจร โดยมีสามช่องทางขึ้นไปสำหรับการจราจรบนถนนด้านข้างในแต่ละทิศทาง</p> <p>หรือเมื่อช่องจราจรที่เข้ามารวมกันแบบช่องทางเดียวนั้นเชื่อมต่อกับทางแยกต่างระดับ</p>		

	<p>ยานพาหนะ 5,000 ถึง 10,000 คัน</p>	
<p>ยานพาหนะ 5,000 ถึง 10,000 คันต่อวัน</p> <p>หากไม่มีข้อมูลปริมาณหรือข้อมูลในท้องถิ่น</p> <p>ให้สันนิษฐานว่ามียานพาหนะ 5,000 ถึง 10,000 คันต่อวัน</p> <p>เมื่อถนนที่เป็นทางแยกนั้น</p> <p>ไม่แบ่งช่องจราจร</p> <p>โดยมีสองช่องทางสำหรับการจราจรบนถนนด้านข้างในแต่ละทิศทาง</p>		

	<p>ยานพาหนะ 1,000 ถึง 5,000 คัน</p>	
<p>ยานพาหนะ 1,000 ถึง 5,000 คันต่อวัน</p> <p>หากไม่มีข้อมูลปริมาณหรือข้อมูลในท้องถิ่น</p> <p>ให้สันนิษฐานว่ามียานพาหนะ 1,000 ถึง 5,000 คันต่อวัน</p> <p>เมื่อถนนที่เป็นทางแยกนั้น</p> <p>ไม่แบ่งช่องจราจร</p> <p>โดยมีหนึ่งช่องทางสำหรับการจราจรบนถนนด้านข้างในแต่ละทิศทาง</p>		

	<p>ยานพาหนะ 100 ถึง 1,000 คัน</p>	
<p>ยานพาหนะ 100 ถึง 1,000 คันต่อวัน</p> <p>หากไม่มีข้อมูลปริมาณหรือข้อมูลในท้องถิ่น</p> <p>ให้สันนิษฐานว่ามียานพาหนะ 100 ถึง 1,000 คันต่อวัน</p> <p>เมื่อถนนที่เป็นทางแยกนั้น</p> <p>เป็นถนนที่ไม่แบ่งช่องจราจรและมีลู่วางเดียว (ช่องจราจรเดียว)</p>		

	<p>ยานพาหนะ 1 ถึง 100 คัน</p>	
<p>ยานพาหนะไม่เกิน 100 คันต่อวัน หากไม่มีข้อมูลปริมาณหรือข้อมูลในท้องถิ่น ให้สันนิษฐานว่ามียานพาหนะ 1 ถึง 100 คันต่อวัน เมื่อถนนที่เป็นทางแยกนั้นเป็นถนน ที่ไม่ได้ลาดยาง ไม่แบ่งช่องจราจรและมีลู่วางเดี่ยว (ช่องจราจรเดี่ยว) นอกจากนี้ ยังสามารถใช้กับทางแยกที่มีการจราจรปริมาณต่ำมากในเขตชนบทที่อยู่ห่างไกล</p>		

	<p>ไม่มี</p>	
<p>ไม่มีทางแยก</p>		

4.37 คุณภาพของทางแยก


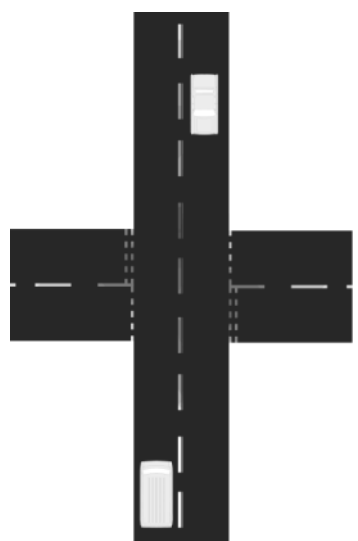

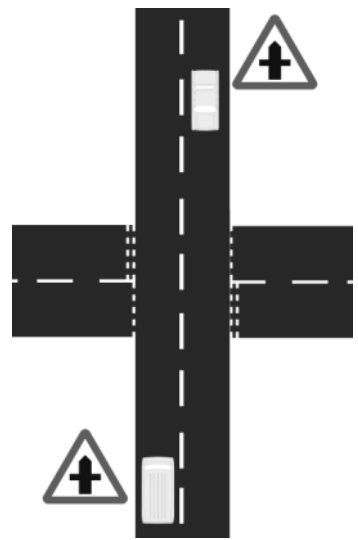
คุณภาพของทางแยก หมายถึงคุณภาพของการออกแบบทางแยก การเตือนล่วงหน้า ป้ายสัญญาณ และเครื่องหมาย
หมายเหตุ:



ปัจจัยที่ต้องลงรหัสว่า "ไม่เหมาะสม" อาจรวมถึง:

- ช่องจราจรที่เข้ามารวมกันมีระยะทางสั้นมาก
- วงเวียนมีมุมการตีโค้งที่ไม่เหมาะสม (สามารถเข้าสู่วงเวียนด้วยความเร็วสูง)
- ไม่มีป้ายสัญญาณและเครื่องหมายแจ้งเตือนล่วงหน้าในเส้นทางการเข้าสู่ทางแยก
เมื่อเป็นทางแยกที่ผู้ขับขี่ซึ่งกำลังมุ่งหน้าเข้ามาไม่สามารถมองเห็นได้ชัด (กล่าวคือ
เมื่อระยะการมองเห็นขณะเข้าสู่พื้นที่มีจำกัด)

หากไม่มีทางแยก บันทึกคุณภาพของทางแยกว่าไม่เกี่ยวข้อง

ตัวเลือกการลงรหัส

	ไม่เหมาะสม	
<p>ทางแยกมีการออกแบบที่ไม่เหมาะสม หรือไม่มีป้ายสัญญาณและเครื่องหมายที่จำเป็นเมื่อเข้าสู่พื้นที่ในขณะ ระยะการมองเห็นมีจำกัด หรือเมื่อมุมระหว่างทางแยกแต่ละสายนั้นแคบมากพอที่จะทำให้ระยะกา รมองเห็นถูกจำกัด</p>		
	เหมาะสม	
<p>ทางแยกมีการออกแบบที่เหมาะสม และมีป้ายสัญญาณและเครื่องหมายที่จำเป็นโดยทั่วไป</p>		

	ไม่เกี่ยวข้อ	
ไม่มีทางแยก		


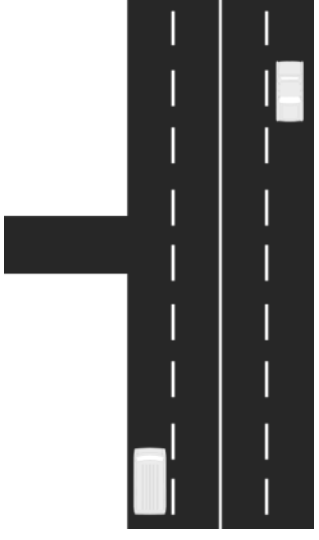

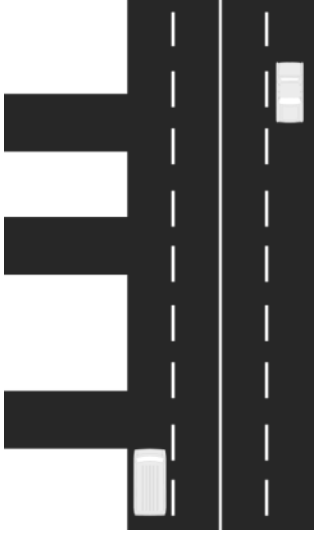
4.38 จุดทางเข้าสถานที่


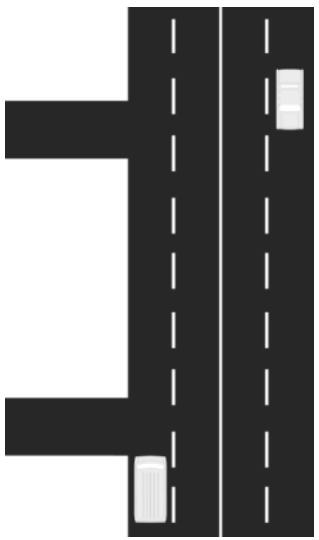
จุดทางเข้าสถานที่ หมายถึงจำนวนของจุดที่มีการจราจรปริมาณต่ำซึ่งยานพาหนะสามารถใช้เพื่อเข้าหรือออกจากถนน ซึ่งรวมถึงทางเดินรถของห้างร้านและที่พักรถ และช่องทางเข้าขนาดเล็ก


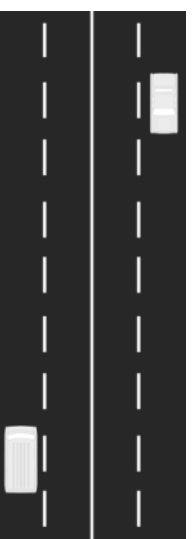
หมายเหตุ:

จุดทางเข้าที่พักรถควรเป็นทางที่แยกตัวออกมาจากถนน ซึ่งไม่ได้สร้างโดย "งบประมาณสาธารณะ" ของหน่วยงานกำกับดูแลโครงข่ายถนน (กล่าวคือ หน่วยงานด้านถนนไม่ได้เป็นผู้บริหารจัดการ)

ตัวเลือกการลงรหัส

 ACCESS	ทางเข้าห้างร้าน 1+	
มีจุดทางเข้าห้างร้านหนึ่งจุดขึ้นไปภายใน 100 ม. รวมถึงปั้มน้ำมัน ร้านค้า ร้านกาแฟริมทาง และจุดพักรถ นอกจากนี้ยังอาจรวมถึงทางเข้าพื้นที่อุตสาหกรรม เช่น เหมืองหินหรือเหมืองแร่		
 ACCESS	ทางเข้าที่พักรถ 3+	
มีทางเข้าที่พักรถสามจุดขึ้นไป หรือเป็นจุดทางเข้าเพียงจุดเดียวที่นำไปยังสถานที่พักรถสามแห่งขึ้น ไป		

	ทางเข้าที่พักอาศัย 1 หรือ 2	
<p>มีทางเข้าที่พักอาศัยน้อยกว่า 3 จุด หรือเป็นจุดทางเข้าเพียงจุดเดียวที่นำไปยังสถานที่พักอาศัยที่น้อยกว่า 3 แห่ง นอกจากนี้อาจรวมถึงทางเข้าพื้นที่เกษตรย่อย หรือเส้นทางย่อยที่ผู้ขับขี่ยานยนต์ใช้เพื่อ เข้าสู่ทางเดินรถทางหลักเป็นครั้งคราว</p>		

	ไม่มี	
ไม่มีจุดทางเข้าที่พักอาศัยหรือห้างร้าน		

4.39 จำนวนช่องจราจร

จำนวนช่องจราจร หมายถึงจำนวนของช่องจราจรต่อหนึ่งทิศทางการเคลื่อนที่

หมายเหตุ:


จำนวนของช่องจราจรที่บันทึก ควรแสดงถึงลักษณะโดยส่วนใหญ่ของถนน และไม่ควรถูกบันทึกการเปลี่ยนแปลงของถนนในระยะทางสั้น ๆ (น้อยกว่า 400 ม.)


ควรพิจารณาเฉพาะช่องจราจรที่ทอดแนวลดตลอดเส้นทางจราจร ไม่ควรพิจารณาช่องจราจรสำหรับเปลี่ยนเส้นทางหรือช่องจราจรเสริมระยะทางสั้น ไม่ควรพิจารณาช่องจราจรที่สงวนไว้สำหรับรถประจำทาง ช่องทางบังคับของรถประจำทาง และระบบเส้นทางบริการรถประจำทางต่อเนื่อง

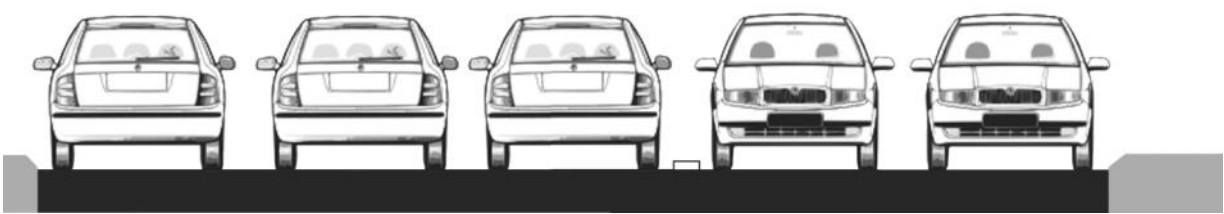
เมื่อทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจรมีช่องจราจรสองช่องในทิศทางหนึ่งและในอีกทิศทางหนึ่งมีช่องจราจรหนึ่ง สอง หรือสามช่อง ควรบันทึกเฉพาะจำนวนของช่องจราจรในทิศทางนั้น ๆ


(จำนวนช่องจราจรในทางเดินรถฝั่งตรงข้ามจะบันทึกเมื่อทำการลงรหัสทางเดินรถฝั่งตรงข้าม)

ตัวเลือกการลงรหัส

4 LANE	สี่ช่องขึ้นไป
มีช่องจราจรสี่ช่องขึ้นไปในทิศทางการเคลื่อนที่	
	

3 LANE	สาม
มีช่องจราจรสามช่องในทิศทางการเคลื่อนที่	
	

3&2 LANE	สามและสอง
ทางเดินรถที่ไม่แบ่งช่องจราจร ซึ่งมีช่องจราจรสามช่องในทิศทางหนึ่ง และมีสองช่องในอีกทิศทางหนึ่ง	
	

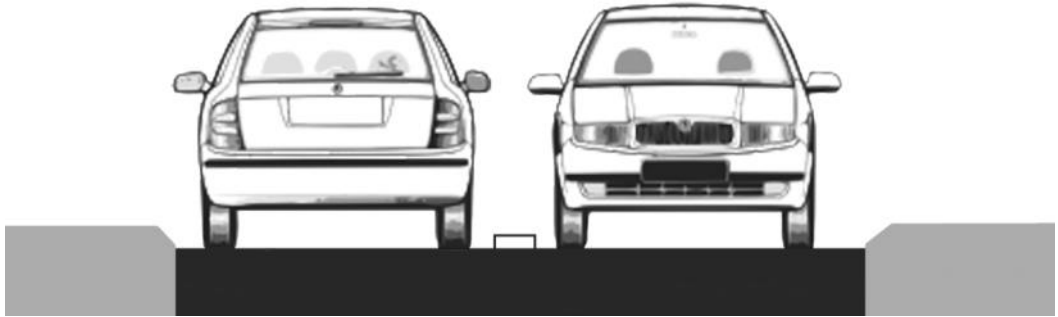
2 LANE	สอง
มีช่องจราจรสองช่องในทิศทางการเคลื่อนที่	
	

2&1 LANE	สองและหนึ่ง
ทางเดินรถที่ไม่แบ่งช่องจราจร ซึ่งมีช่องจราจรสองช่องในทิศทางหนึ่ง และมีหนึ่งช่องในอีกทิศทางหนึ่ง	
	

1
LANE

หนึ่ง

มีช่องจราจรหนึ่งช่องในทิศทางการเคลื่อนที่



4.40 ความกว้างของช่องจราจร

ความกว้างของช่องจราจร คือระยะทางจากศูนย์กลางของเครื่องหมายไหล่ทาง ไปจนถึงศูนย์กลางของเครื่องหมายช่องจราจรที่ติดกันหรือเครื่องหมายเส้นแบ่งครึ่งถนน

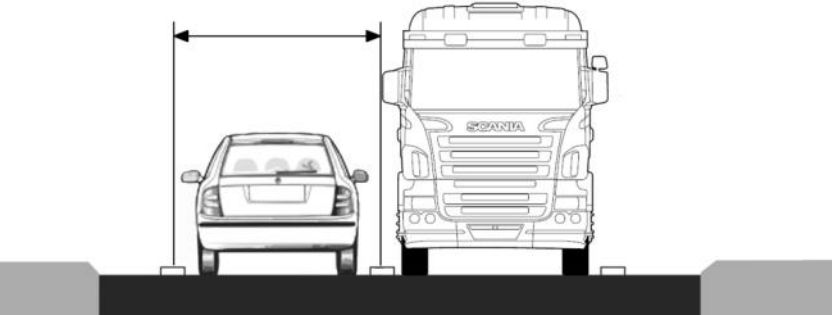
หมายเหตุ:

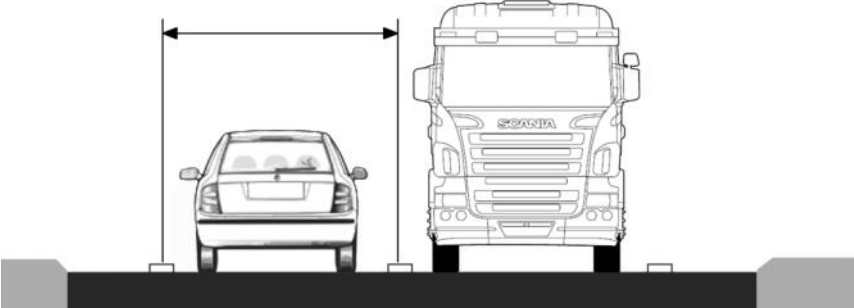
หากถนนไม่มีเครื่องหมายสำหรับไหล่ทาง

ถือว่ายานพาหนะสามารถเดินทางไปได้จนถึงริมขอบของพื้นผิวที่ลาดยางหรืออันตรายที่ใกล้ที่สุดได้

หากไม่มีเครื่องหมายช่องจราจร ควรหารความกว้างของถนนโดยรวมด้วยปริมาณการจราจร

ตัวเลือกการลงรหัส

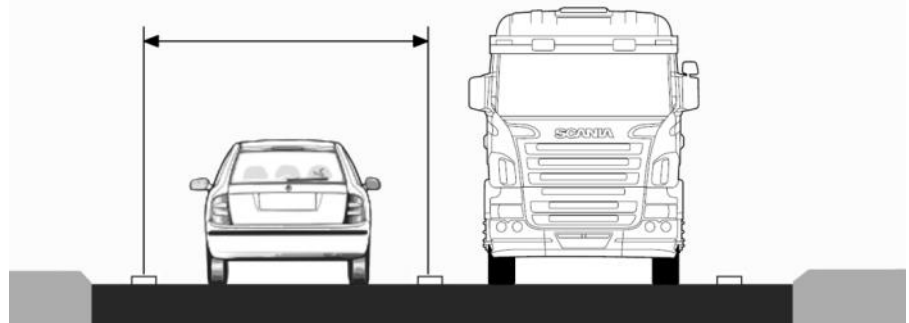
N LANE	แคบ (≥ 0 ม. ถึง < 2.75 ม.)
ความกว้างของช่องจราจรคือ < 2.75 ม.	
แนวทางปฏิบัติ - รถบรรทุกควรมีความกว้างให้พอดีกับช่องจราจรที่แคบ	
	

M LANE	ปานกลาง (≥ 2.75 ม. ถึง < 3.25 ม.)
ความกว้างของช่องจราจรคือ 2.75 ถึง 3.25 ม.	
	

W
LANE

กว้าง (≥ 3.25 ม.)

ความกว้างของช่องจราจรคือ > 3.25 ม.



4.41 ความโค้ง

ความโค้ง หมายถึงการปรับตามแนวนอนของถนน

หมายเหตุ:

การปรับแนวที่ลรห้สควรเป็นไปตามพื้นฐานของความเร็วในการเข้าสู่/การขับที่ปลอดภัยอย่างเหมาะสมสำหรับสภาวะปกติ

หากมีป้ายเตือนความเร็ว ใช้ความเร็วที่ทำเครื่องหมายไว้สำหรับให้คะแนนการปรับตามแนวนอน

ค่าเริ่มต้นสำหรับความโค้งคือ "ทางตรงหรือโค้งเล็กน้อย" ซึ่งหมายความว่าเมื่อไม่มีทางโค้ง ควรบันทึกว่า "ทางตรงหรือโค้งเล็กน้อย"


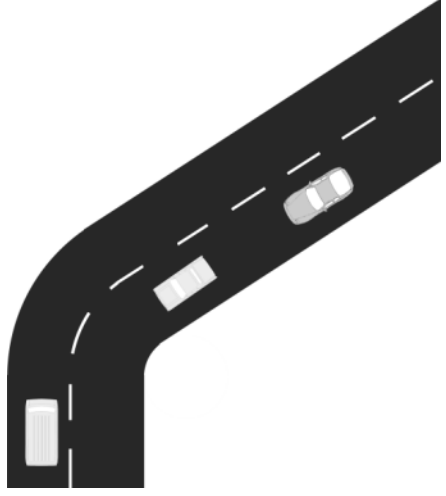
ลรห้สทางโค้งแต่ละส่วนจากจุดที่เริ่มต้น ไปจนถึงจุดสิ้นสุดของทางโค้ง


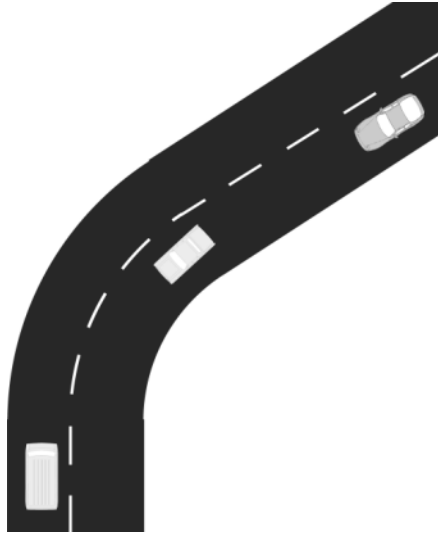
นอกจากนี้ ยังสามารถเก็บรวบรวมความโค้งได้จากเซ็นเซอร์ที่ติดตั้งในระบบตรวจสอบ เช่น มิเตอร์ความเร่งและข้อมูลจีโรสโคป


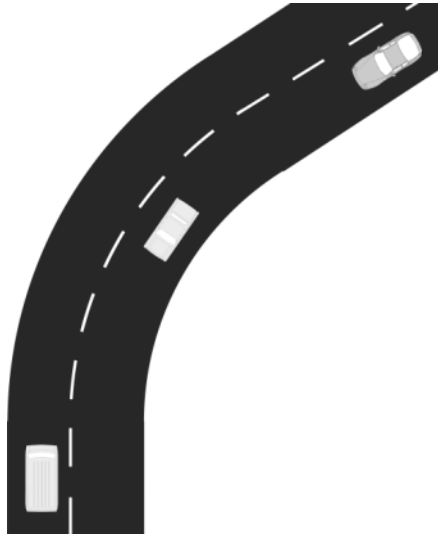
ไม่แนะนำให้ใช้ความเร็วในการขับขี่ของยานพาหนะที่ตรวจสอบเพื่อกำหนดการปรับตามแนวนอน เนื่องจากความเร็วของยานพาหนะอาจได้รับผลกระทบจากปัจจัยอื่น ๆ เช่น ปริมาณการจราจร



อย่าลรห้สความโค้งแนวนอนที่มีวงเวียน หากบันทึกวงเวียนลงใน **ประเภททางแยก** ให้ลรห้สความโค้งว่าเป็น "ทางตรงหรือโค้งเล็กน้อย"

ตัวเลือกการลรห้ส

	มุมแคบมาก	
ถนนมีทางโค้ง ซึ่งสามารถขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม. เท่านั้น รัศมีโดยประมาณของทางโค้ง <200 ม.		

	<p>มุมแคบ</p>	
<p>ถนนมีทางโค้งมุมแคบ ซึ่งสามารถขับขี่ด้วยความเร็วระหว่าง 40 ถึง 70 กม./ชม. เท่านั้น รัศมีโดยประมาณของทางโค้ง 200 ถึง 500 ม.</p>		

	<p>ปานกลาง</p>	
<p>ถนนที่มีทางโค้งแคบพอสมควร ซึ่งสามารถขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน 100 กม./ชม. แต่มากกว่า 70 กม./ชม. รัศมีโดยประมาณของทางโค้ง 500 ถึง 900 ม.</p>		

	<p>ทางตรงหรือโค้งเล็กน้อย</p>	
<p>ถนนมีทางโค้งยาวทางเดียวซึ่งสามารถขับขี่ด้วยความเร็ว 100 กม./ชม. ขึ้นไป รัศมีโดยประมาณของทางโค้ง >900 ม.</p>		

4.42 ลักษณะของทางโค้ง


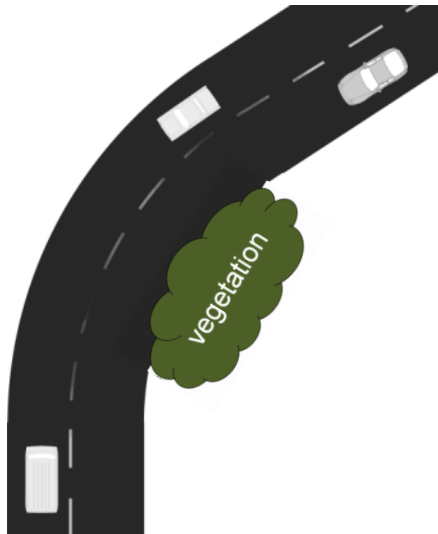

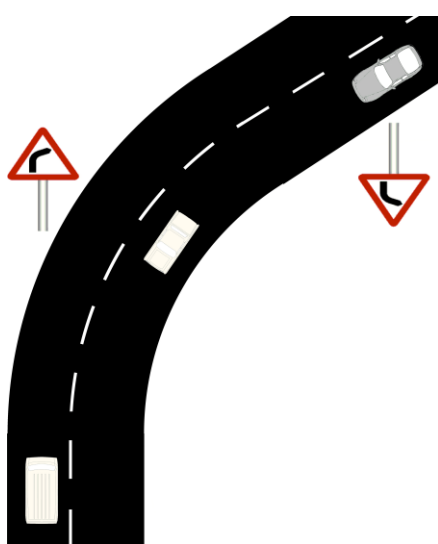
ลักษณะของทางโค้ง หมายถึงลักษณะความยากง่ายของทางโค้ง และใช้ประเมินว่าสามารถขับได้อย่างปลอดภัยได้หรือไม่ ลักษณะของทางโค้งจะแสดงให้เห็นขอบเขตที่ป้ายและเครื่องหมายช่วยให้ผู้ขับขี่ประเมินความโค้งได้ถูกต้อง และระยะการมองเห็นทางโค้งล่วงหน้าและโดยรอบ



หมายเหตุ:

สัญญาณที่เกี่ยวข้องกับลักษณะของทางโค้งที่ใช้ได้อาจเตือนว่าผู้ขับขี่จำเป็นต้องปรับความเร็วทันทีหรือโดยกะทันหันตามการเข้าโค้งหรือในทางโค้ง ซึ่งอาจเกิดขึ้นแม้ว่าได้พยายามให้สัญญาณเตือนผู้ขับขี่ว่าจะมีความเสี่ยงเพิ่มขึ้น

หากกำหนดรหัสว่า "ไม่เหมาะสม" ต้องเลือกจากจุดที่ทางโค้งเริ่มต้นไปจนถึงจุดสิ้นสุดของทางโค้ง

ตัวเลือกการลงรหัส

	<p>ไม่เหมาะสม</p>	
<p>ต้องปรับความเร็วฉับพลันหรือกะทันหันเพื่อปรับไปตามทางโค้ง ไม่มีการให้สัญญาณล่วงหน้า เครื่องหมายบนถนนไม่ครบถ้วนหรือได้รับการบำรุงรักษาไม่ดี</p>		
	<p>เหมาะสม</p>	
<p>การให้สัญญาณ เครื่องหมาย และระยะการมองเห็นช่วยให้ผู้ขับขี่ประเมินความโค้งได้ ทางโค้งที่มีลักษณะเหมาะสมอาจรวมถึงป้าย การปรับแนวรูปตัววี (CAM) หรือป้ายอันตรายอื่น ๆ</p>		

	ไม่เกี่ยวข้อ	
ไม่มีทางโค้งในระยะ 100 ม. เช่น ถนนเป็นทางตรงหรือโค้งเล็กน้อย		



4.43 ระดับ


ระดับ หมายถึงระดับความชันของถนนไปตามความยาว

หมายเหตุ:

ระดับหมายถึงระดับความชันทั้งขึ้นและลง

ตัวเลือกการลงรหัส

10+ GRADE	$\geq 10\%$
การขึ้นที่สูงกว่า 10 ม. ตลอดระยะทาง 100 ม. หรือมุมที่มากกว่า 5.75 องศา	
	
7-10 GRADE	≥ 7.5 ถึง $< 10\%$
การขึ้น 7.5 ม. ถึง 10 ม. ตลอดระยะทาง 100 ม. หรือมุม 4.3 ถึง 5.75 องศา	
	

0-7 GRADE	≥ 0 ถึง $< 7.5\%$
การขึ้นถึง 7.5 ม. ตลอดระยะทาง 100 ม. หรือมุมที่ถึง 4.3 องศา	
	

4.44 สภาพถนน

สภาพถนน หมายถึงขีดความสามารถของถนนในแง่ของการมีพื้นผิวที่ราบเรียบและสม่ำเสมอ ปราศจากจุดบกพร่องร้ายแรงที่อาจก่อให้เกิดผลเสียต่อเส้นทางของยานพาหนะเป็นอย่างมาก


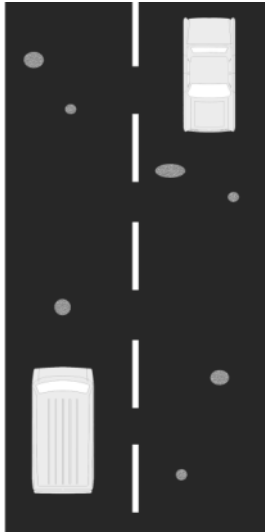
หมายเหตุ:


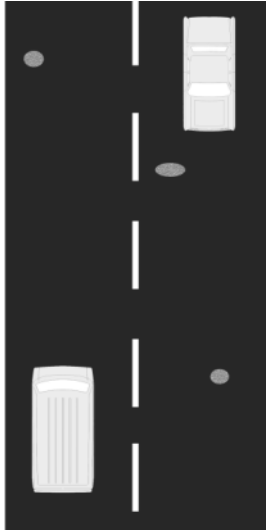
สำหรับการให้คะแนนว่าไม่เหมาะสมหรือปานกลาง ให้พิจารณาเฉพาะบางส่วนของความยาว 100 ม. ไม่ใช่ความยาวทั้งหมด โดยทั่วไปถนนที่จัดอยู่ในหมวดคุณภาพไม่เหมาะสม จะพิจารณาจากจุดบกพร่องร้ายแรงที่ปรากฏอยู่ในระยะ 10 เมตรขึ้นไป


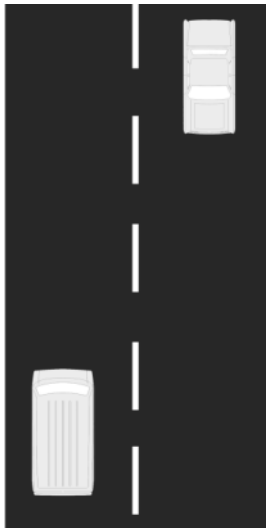
ข้อบกพร่องที่ควรพิจารณาคือปัจจัยใด ๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการควบคุมหรือเส้นทางของยานพาหนะ เช่น

- การเปลี่ยนรูป - พื้นผิวที่เป็นรอยขรุขระในรูปแบบใด ๆ หรือพื้นผิวที่ไม่สม่ำเสมอกัน ซึ่งทำให้การขับขี่ไม่นุ่มนวลหรือไม่ปลอดภัย
- หลุมบ่อ - หลุมใด ๆ บนพื้นผิวถนนที่เกิดจากการสูญเสียมวลวัสดุ ซึ่งกว้างหรือลึกมากพอที่จะก่อให้เกิดการกระแทกอย่างรุนแรง หรือทำให้ยานพาหนะสูญเสียการควบคุม
- จุดบกพร่องบริเวณขอบ - ปัญหาใด ๆ ที่เกี่ยวกับการลาดยางของไหล่ทาง ซึ่งลูกกลามเข้ามาในช่องจราจรที่ใช้ขับขี่

ตัวเลือกการลงรหัส

 แฉ่	
ถนนมีจุดบกพร่องร้ายแรงซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการควบคุมยานพาหนะอยู่บ่อยครั้งหรือไม่สามารถคาดเดาได้	

	<p>ปานกลาง</p>	
<p>ถนนมีจุดบกพร่องเล็กน้อย ซึ่งอาจทำให้การควบคุมหรือเส้นทางของยานพาหนะได้รับผลกระทบ เป็นครั้งคราว</p>		

	<p>ดี</p>	
<p>ถนนมีจุดบกพร่องน้อยมากหรือไม่มีเลย ไม่มีปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อ การควบคุมหรือเส้นทางของยานพาหนะ</p>		

4.45 การป้องกันการลื่นไถล/การยึดเกาะ

การป้องกันการลื่นไถล/การยึดเกาะ


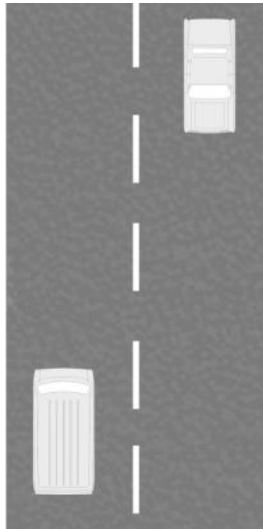

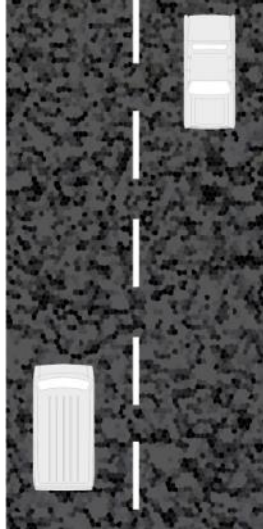
หมายถึงคุณลักษณะของพื้นผิวถนนในแง่ของคุณสมบัติการป้องกันการลื่นไถลและความลึกของผิวสัมผัส



หมายเหตุ:


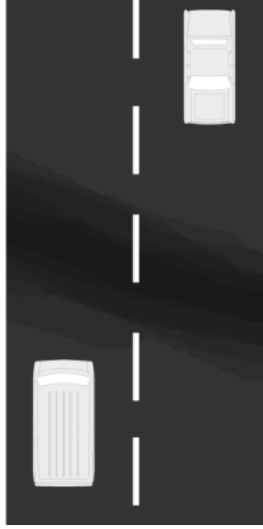
ในส่วนนี้ ควรบันทึกปัจจัยบัพรองของพื้นผิว ซึ่งรวมถึงปัญหาที่เกิดจากการเสียดสีของพื้นผิว เช่น เศษกรวด รอยบุบ หรือรอยถลอกที่อาจลดแรงจุดลากของยานพาหนะไม่ว่าจะอยู่ในสภาพที่แห้งหรือเปียกชื้น


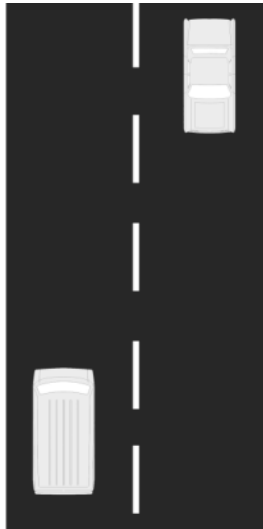
คุณลักษณะที่บันทึก ควรแสดงถึงลักษณะโดยทั่วไปของถนนตลอดความยาว 100 ม.

ตัวเลือกการลงรหัส

 UNSEAL	ไม่ได้ลาดยาง - ไม่เหมาะสม	
	พื้นผิวถนนไม่มีการลาดยาง และพื้นผิวมีการยึดเกาะอยู่ในระดับต่ำ ตัวอย่าง <ul style="list-style-type: none">พื้นผิวเต็มไปด้วยเศษกรวด หรือพื้นผิวที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติซึ่งอาจทำให้เกิดการลื่นไถลในสภาพที่เปียกชื้น (เช่น พื้นผิวที่เป็นดิน/โคลน)	
 UNSEAL	ไม่ได้ลาดยาง - เหมาะสม	
	พื้นผิวถนนไม่มีการลาดยาง และพื้นผิวมีการยึดเกาะที่ดี ตัวอย่าง <ul style="list-style-type: none">พื้นผิวเป็นวัสดุผสมรวมที่ได้รับการบดอัด จึงให้ความคงตัวในทุกสภาพอากาศ	

	<p>ลาดยางแล้ว - ไม่เหมาะสม</p>	
<p>พื้นผิวถนนมีการลาดยาง และพื้นผิวมีการยึดเกาะอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ตัวอย่าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • พื้นผิวถนนมีการลาดยาง มีความเรียบและเป็นมันเงามากกว่า 20% ของเส้นทางยานพาหนะที่ต้องการใช้ • มีเศษกรวดและวัสดุอื่น ๆ มากกว่า 20% 		

	<p>ลาดยางแล้ว - ปานกลาง</p>	
<p>พื้นผิวถนนมีการลาดยาง และพื้นผิวมีการยึดเกาะอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ตัวอย่าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • พื้นผิวถนนมีการลาดยาง มีความเรียบและเป็นมันเงาไม่เกิน 20% ของเส้นทางยานพาหนะที่ต้องการใช้ • มีเศษกรวดและวัสดุอื่น ๆ ไม่เกิน 20% 		

	<p>ลาดยางแล้ว - เหมาะสม</p>	
<p>พื้นผิวถนนมีการลาดยาง และคาดว่าจะมีความสามารถในการป้องกันการสั่นไถลที่เพียงพอ ไม่มี ส่วนที่เรียบและเป็นมันเงาที่สามารถมองเห็นได้ในเส้นทางยานพาหนะ ที่ต้องการใช้</p>		

4.46 การทำเครื่องหมายนำทาง

การทำเครื่องหมายนำทาง หมายถึงคุณลักษณะของถนนซึ่งแจ้งให้ผู้ขับขี่ทราบสภาพถนน เพื่อขับขี่ให้อยู่ในช่องจราจรของตน และระวังทางข้างหน้า

หมายเหตุ:

การทำเครื่องหมายนำทางขึ้นอยู่กับปัจจัยต่อไปนี้ร่วมกัน


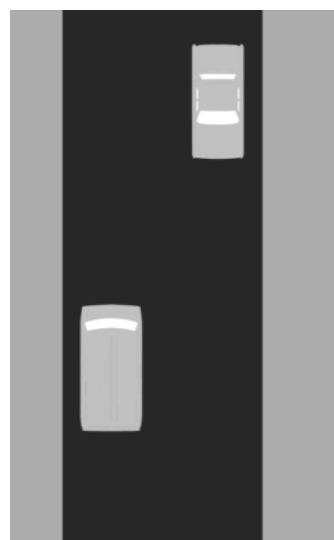
- เส้นแบ่งครึ่งถนน
- เส้นริมขอบทาง
- หมุดถนนหลักนำทาง/เครื่องหมายนำทาง และป้ายเตือนอันตราย
- การติดตั้งป้าย


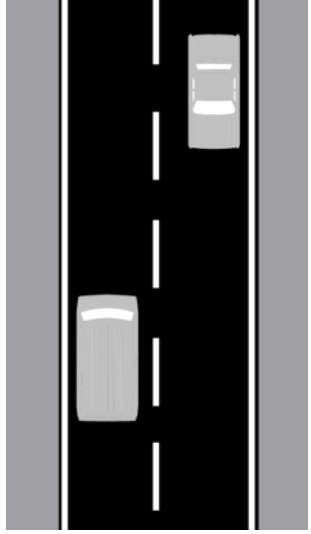
ต้องมีป้ายเตือนเพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพถนนอย่างฉับพลัน เช่น การลดช่องจราจร

คุณภาพการทำเครื่องหมายนำทางบริเวณทางโค้ง ทางแยก และทางข้ามที่ระบุภายใต้คุณลักษณะอื่น ๆ ในกรณีนี้ควรคงไว้ตามค่าก่อนหน้า

คุณลักษณะนี้เกี่ยวข้องกับการลงรหัสคุณภาพการทำเครื่องหมายนำทางภายใต้สภาวะตอนกลางวันเท่านั้น

ตัวเลือกการลงรหัส

	ไม่เหมาะสม	
ไม่มีสัญลักษณ์บอกอันตราย หรือเครื่องหมายแบ่งครึ่งถนนและริมขอบทาง หรืออยู่ในสภาพที่ไม่ดีเป็นช่วงยาว		

 LINES	เหมาะสม	
โดยทั่วไปจะมีป้ายเตือนอันตรายร้ายแรง รวมถึงเครื่องหมายแบ่งครึ่งถนนและริมขอบทางที่สามารถมองเห็นได้		


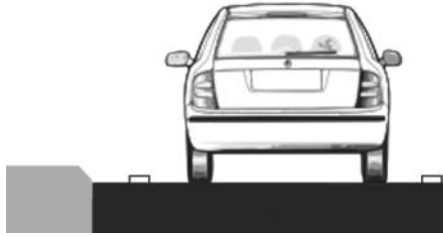

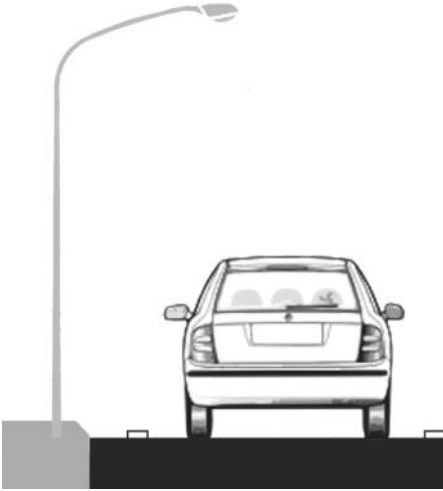
4.47 ระบบไฟส่องสว่างถนน

ระบบไฟส่องสว่างถนน หมายถึงการมีระบบไฟส่องสว่างถนนที่มีเพียงพอสำหรับให้แสงสว่างแก่คนเดินเท้า และผู้ใช้รถจักรยาน

หมายเหตุ:

ไฟถนนหรือโคมไฟถนนคือแหล่งให้แสงสว่างเหนือบริเวณโดยรอบ

มักติดตั้งบนเสาหรือเสาปักโคมไฟข้างทางหรือบริเวณเกาะกลาง หรือแขวนไว้ที่สายไฟเหนือถนนเพื่อให้ความสว่าง **ตัวเลือกการลงรหัส**

	<p>ไม่มี</p>	
<p>ไม่มีไฟถนนที่เพียงพอสำหรับให้แสงสว่างแก่คนเดินเท้า และผู้ใช้รถจักรยาน</p>		
	<p>มี</p>	
<p>มีไฟถนนที่เพียงพอสำหรับให้แสงสว่างแก่คนเดินเท้า และผู้ใช้รถจักรยาน</p>		

4.48 บริเวณที่มีทางม้าลาย - ถนนที่ตรวจสอบ

บริเวณที่มีทางม้าลาย - ถนนที่ตรวจสอบ

หมายถึงบริเวณที่มีทางม้าลายซึ่งสร้างขึ้นโดยเฉพาะบนถนนที่กำลังตรวจสอบ

หมายเหตุ:

ควรระบุบริเวณที่มีทางม้าลาย โดยไม่คำนึงว่าอยู่ตรงสี่แยกหรือไม่


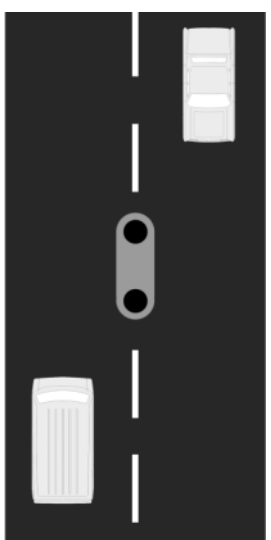
หากอยู่ตรงสี่แยก ต้องบันทึกบริเวณดังกล่าวตรงจุดเดียวกันเพื่อให้เชื่อมถึงกันได้


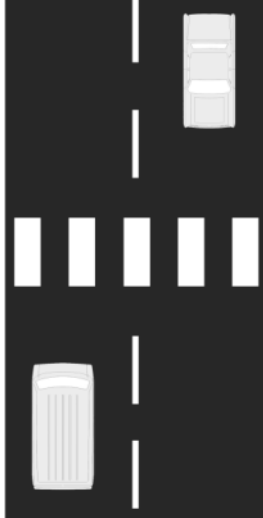
หากถนนที่ตรวจสอบมีทางม้าลายสองจุดตรงทางแยก บันทึกเพียงจุดเดียวเท่านั้น


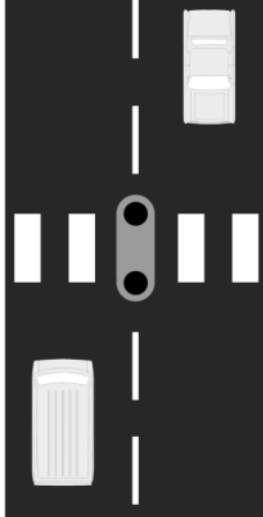
ทางม้าลายบนถนนที่มีทางแยกไม่บันทึกไว้ในคุณลักษณะนี้


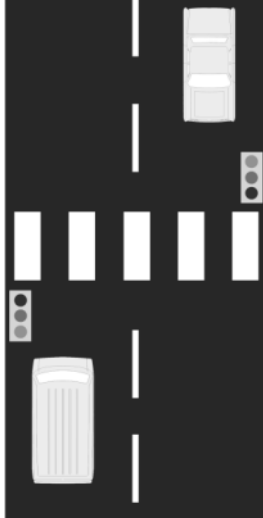
เมื่อทางข้ามอยู่ตรงทางแยกแบบมีสัญญาณบอก ควรพิจารณาเป็นทางม้าลายแบบมีสัญญาณบอกกรณีที่มีสัญญาณให้จังหวะคนเดินข้ามเท่านั้น


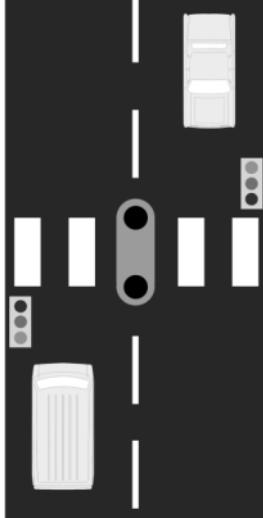
ตัวเลือกการลงรหัส


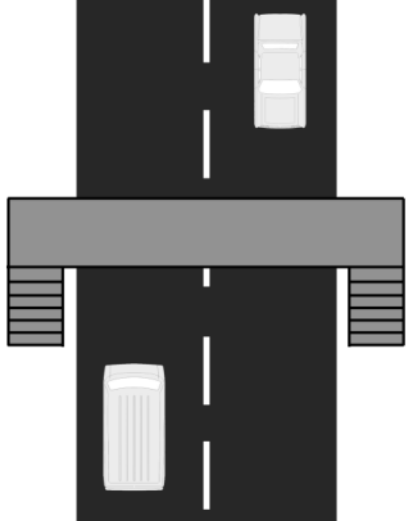
	มีเกาะพักกลางถนนเท่านั้น	
ทางข้ามไม่ได้ทำเครื่องหมายไว้ แต่มีเกาะพักบริเวณกลางถนนที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะสำหรับคนเดินเท้า		


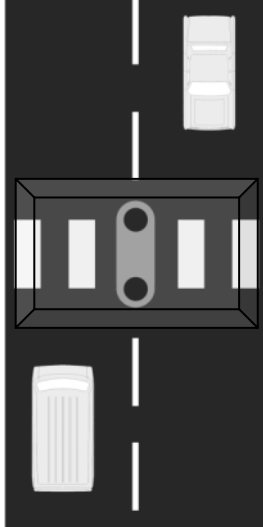
	<p>ทางข้ามที่มีเครื่องหมายแต่ไม่มีสัญญาณบอก และไม่มี เกาะพักกลางถนน</p>	
<p>ทางข้ามทำเครื่องหมายไว้อย่างชัดเจน แต่ไม่มีเกาะพักบริเวณกลางถนน</p>		


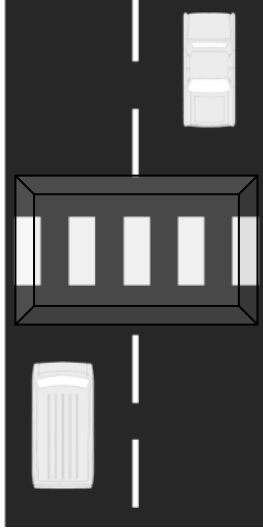
	<p>ทางข้ามที่มีเครื่องหมายแต่ไม่มีสัญญาณบอก โดยมีเกาะพักกลางถนน</p>	
<p>ทางข้ามทำเครื่องหมายไว้อย่างชัดเจน และคั่นด้วยเกาะพักบริเวณกลางถนนที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะ</p>		


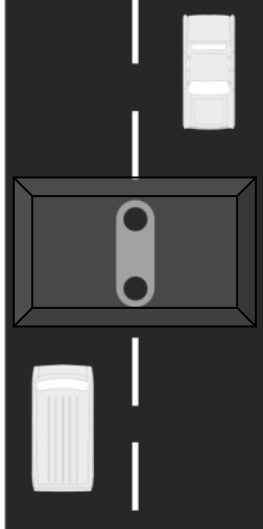
	<p>มีสัญญาณบอก แต่ไม่มีเกาะพักกลางถนน</p>	
<p>สัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้าและการเคลื่อนที่ของรถ เมื่อทางข้ามอยู่ตรงทางแยกแบบมีสัญญาณบอก ควรพิจารณาเป็น ทางม้าลายแบบมีสัญญาณบอกกรณีที่มีสัญญาณให้จังหวะคนเดินข้าม ทำนั้น</p>		


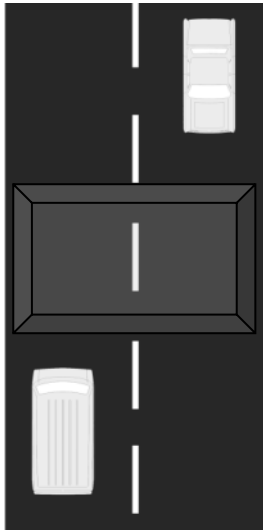
	<p>มีสัญญาณบอก โดยมีเกาะพักกลางถนน</p>	
<p>สัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้าและการเคลื่อนที่ของรถ ทางข้าม คั่นด้วยจุดพักบริเวณกลางถนนที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะ เมื่อทางข้ามอยู่ตรงทางแยกแบบมีสัญญาณบอก ควรพิจารณาเป็น ทางม้าลายแบบมีสัญญาณบอกกรณีที่มีสัญญาณให้จังหวะคนเดินข้าม เท่านั้น</p>		


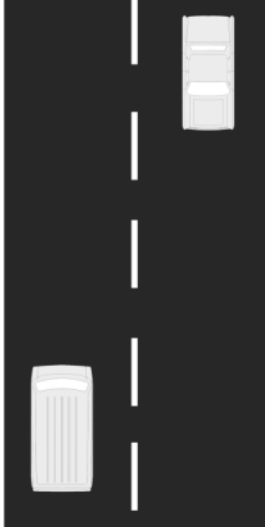
	<p>ทางข้ามแบบต่างระดับ</p>	
<p>ทางข้ามที่แยกเป็นอิสระส่วนเพื่อไม่ให้คนเดินเท้าติดขัดกับการจราจร อาจเป็นสะพานลอยหรือทางลอดใต้ดิน (อุโมงค์ใต้ดิน)</p>		

	<p>ทางข้ามยกระดับที่มีเครื่องหมายแต่ไม่มีสัญญาณบอก โดยมีเกาะพักกลางถนน</p>	
<p>ทางข้ามที่มีส่วนพื้นผิวยกระดับ (ลดความเร็ว) ซึ่งทำเครื่องหมายไว้อย่างชัดเจน และคั่นด้วยเกาะพักบริเวณกลางถนนที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะ</p>		

	<p>ทางข้ามยกระดับที่มีเครื่องหมายแต่ไม่มีสัญญาณบอก และไม่มีเกาะพักกลางถนน</p>	
<p>ทางข้ามที่มีส่วนพื้นผิวยกระดับ (ลดความเร็ว) ทำเครื่องหมายไว้ อย่างชัดเจน แต่ไม่มีเกาะพักบริเวณกลางถนน</p>		

	<p>ทางข้ามยกระดับที่ไม่มีเครื่องหมาย โดยมีเกาะพักกลางถนน</p>	
<p>ทางข้ามที่ไม่ได้ทำเครื่องหมายไว้ แต่มีส่วนพื้นผิวยกระดับ (ลดความเร็ว) และเกาะพักบริเวณกลางถนน โดยทั่วไปในทางข้ามลักษณะนี้ คนเดินเท้ายังคงต้องหลีกเลี่ยงให้รถอยู่</p>		

	<p>ทางข้ามยกระดับที่ไม่มีเครื่องหมาย และไม่มีเกาะพัก กลางถนน</p>	
<p>ทางข้ามไม่ได้ทำเครื่องหมายไว้ แต่มีส่วนพื้นผิวยกระดับ (ลดความเร็ว) และไม่มีเกาะพักบริเวณกลางถนน โดยทั่วไปในทางข้ามลักษณะนี้ คนเดินเท้ายังคงต้องหลีกเลี่ยงให้รถอยู่</p>		

	ไม่มีบริเวณดังกล่าว	
ไม่มีพื้นที่สำหรับทางม้าลาย		

4.49 คุณภาพทางม้าลาย

คุณภาพทางม้าลาย หมายถึงทัศนวิสัยที่ผู้ขับขี่สามารถมองเห็นทางข้ามได้ หรือเมื่อมีป้ายเตือนแสดงให้เห็น


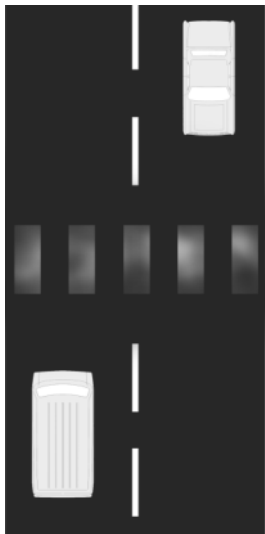

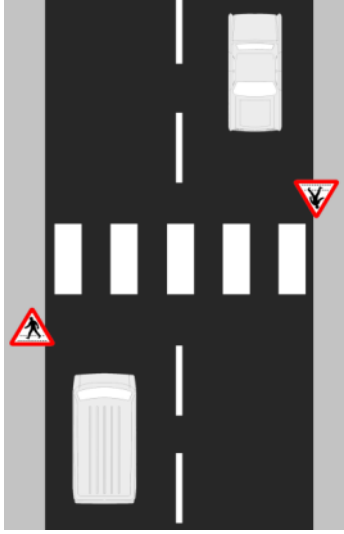
หมายเหตุ:


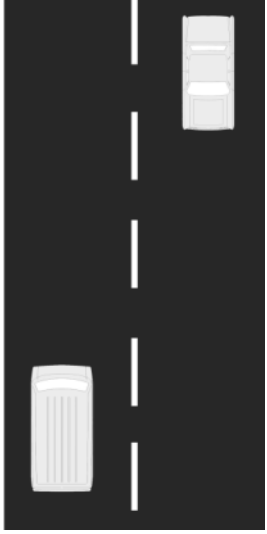
เมื่อบันทึกบริเวณที่มีทางม้าลายแล้ว ต้องบันทึกคุณภาพของทางข้ามด้วยเช่นกัน

ควรมีการประเมินว่าผู้ขับขี่บางรายอาจต้องหยุดรถกะทันหันหรือไม่ เมื่อสังเกตเห็นทางข้ามช้าเกินไป หรือมองไม่เห็นเลย
ปัจจัยหลักสามประการที่ต้องพิจารณาในการลงรหัสคุณภาพของทางข้ามมีดังนี้

- สัญลักษณ์
- เครื่องหมายหรือทางข้ามยกระดับ
- ระยะการมองเห็นที่เหมาะสม

ตัวเลือกการลงรหัส

	<p>ไม่เหมาะสม</p>	
<p>อาจจำเป็นต้องเปลี่ยนความเร็วกะทันหันหรือโดยปุบปับ เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อคนเดินเท้า</p>		
	<p>เหมาะสม</p>	
<p>สัญลักษณ์ เครื่องหมาย และระยะการมองเห็นช่วยให้ผู้ขับขี่ทราบว่า มีคนเดินข้ามถนนได้ในเวลาที่เหมาะสม</p>		

 <p>PED CROSSING</p>	ไม่เกี่ยวข้อง	
ไม่มีบริเวณที่มีทางม้าลาย		

4.50 บริเวณที่มีทางม้าลาย - ถนนที่มีทางแยก


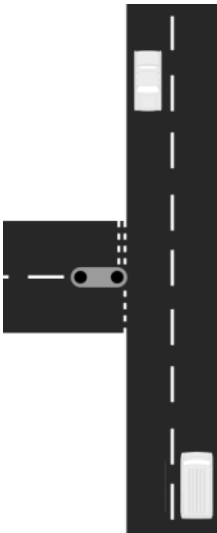

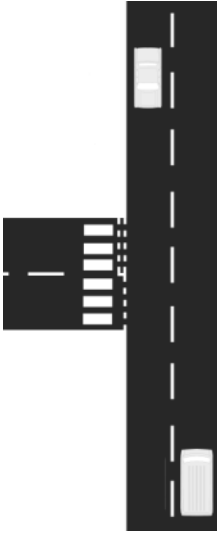
บริเวณที่มีทางม้าลาย - ถนนที่มีทางแยก หมายถึงบริเวณทางม้าลายที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะ ซึ่งมีอยู่ตามถนนที่มีทางแยก


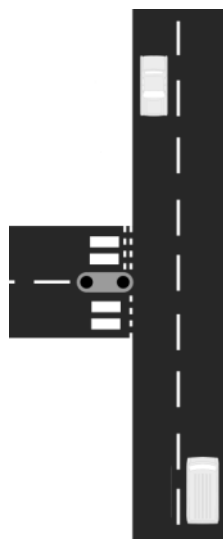
หมายเหตุ:


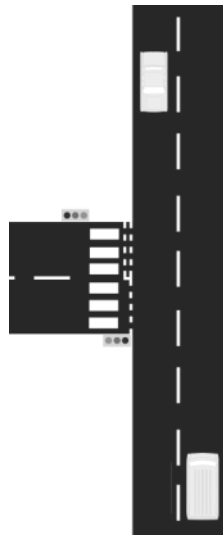
หากมีทางม้าลายสองจุดตรงทางแยก บันทึบเพียงจุดเดียวเท่านั้น


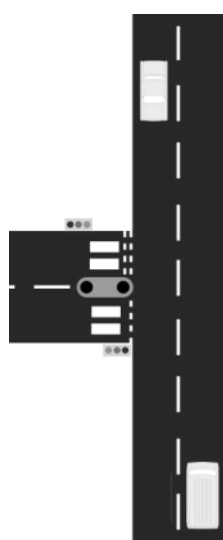
เมื่อทางข้ามอยู่ตรงทางแยกแบบมีสัญญาณบอก ควรพิจารณาเป็นทางม้าลายแบบมีสัญญาณบอกกรณีที่มีสัญญาณให้จังหวะคนเดินข้ามเท่านั้น


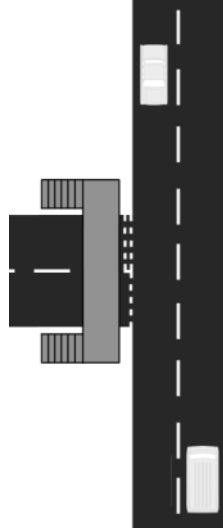
ตัวเลือกการลงรหัส


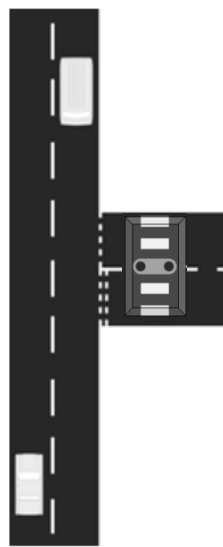
	มีเกาะพักกลางถนนเท่านั้น	
ทางข้ามไม่ได้ทำเครื่องหมายไว้ แต่มีเกาะพักบริเวณกลางถนนที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะสำหรับคนเดินเท้า		
	ทางข้ามที่มีเครื่องหมายแต่ไม่มีสัญญาณบอก และไม่มีเกาะพักกลางถนน	
ทางข้ามทำเครื่องหมายไว้อย่างชัดเจน แต่ไม่มีเกาะพักบริเวณกลางถนน		


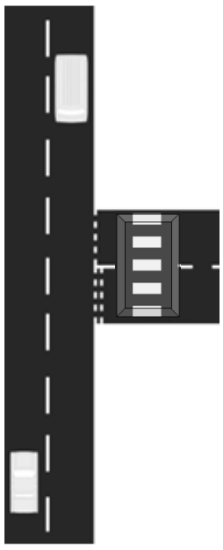
	<p>ทางข้ามที่มีเครื่องหมายแต่ไม่มีสัญญาณบอก โดยมีเกาะพักกลางถนน</p>	
<p>ทางข้ามทำเครื่องหมายไว้อย่างชัดเจน และคั่นด้วยเกาะพักบริเวณกลางถนนที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะ</p>		


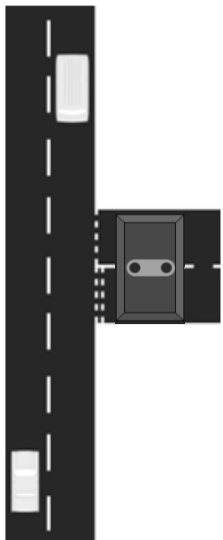
	<p>มีสัญญาณบอก แต่ไม่มีเกาะพักกลางถนน</p>	
<p>สัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้าและการเคลื่อนที่ของรถ เมื่อทางข้ามอยู่ตรงทางแยกแบบมีสัญญาณบอก ควรพิจารณาเป็น ทางม้าลายแบบมีสัญญาณบอกกรณีที่มีสัญญาณให้จังหวะคนเดินข้าม เท่านั้น</p>		


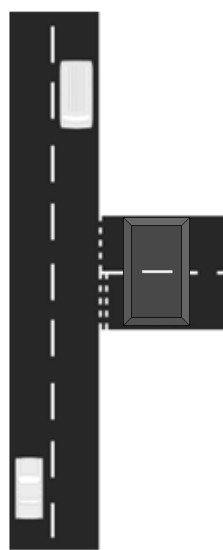
	<p>มีสัญญาณบอก โดยมีเกาะพักกลางถนน</p>	
<p>สัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้าและการเคลื่อนที่ของรถ ทางข้าม คั่นด้วยเกาะพักบริเวณกลางถนนที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะ เมื่อทางข้ามอยู่ตรงทางแยกแบบมีสัญญาณบอก ควรพิจารณาเป็น ทางม้าลายแบบมีสัญญาณบอกกรณีที่มีสัญญาณให้จังหวะคนเดินข้าม เท่านั้น</p>		


	<p>ทางข้ามแบบต่างระดับ</p>	
<p>ทางข้ามที่แยกเป็นคนละส่วนเพื่อไม่ให้คนเดินเท้าติดขัดกับการจราจร อาจเป็นสะพานลอยหรือทางลอดใต้ดิน (อุโมงค์ใต้ดิน)</p>		

	<p>ทางข้ามยกระดับที่มีเครื่องหมายแต่ไม่มีสัญญาณบอก โดยมีเกาะพักกลางถนน</p>	
<p>ทางข้ามที่มีส่วนพื้นผิวยกระดับ (ลดความเร็ว) ซึ่งทำเครื่องหมายไว้อย่างชัดเจน และคั่นด้วยเกาะพักบริเวณกลางถนนที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะ</p>		

	<p>ทางข้ามยกระดับที่มีเครื่องหมายแต่ไม่มีสัญญาณบอก และไม่มีเกาะพักกลางถนน</p>	
<p>ทางข้ามที่มีส่วนพื้นผิวยกระดับ (ลดความเร็ว) ทำเครื่องหมายไว้อย่างชัดเจน แต่ไม่มีเกาะพักบริเวณกลางถนน</p>		

	<p>ทางข้ามยกระดับที่ไม่มีเครื่องหมาย โดยมีเกาะพักกลางถนน</p>	
<p>ทางข้ามที่ไม่ได้ทำเครื่องหมายไว้ แต่มีส่วนพื้นผิวยกระดับ (ลดความเร็ว) และเกาะพักบริเวณกลางถนน โดยทั่วไปในทางข้ามลักษณะนี้ คนเดินเท้ายังคงต้องหลีกเลี่ยงให้รถอยู่</p>		

	<p>ทางข้ามยกระดับที่ไม่มีเครื่องหมาย และไม่มีเกาะพักกลางถนน</p>	
<p>ทางข้ามไม่ได้ทำเครื่องหมายไว้ แต่มีส่วนพื้นผิวยกระดับ (ลดความเร็ว) และไม่มีเกาะพักบริเวณกลางถนน โดยทั่วไปในทางข้ามลักษณะนี้ คนเดินเท้ายังคงต้องหลีกเลี่ยงให้รถอยู่</p>		

	<p>ไม่มีบริเวณดังกล่าว</p>	
<p>ไม่มีพื้นที่สำหรับทางม้าลาย</p>		

4.51 รั้วกันคนเดินเท้า

รั้วกันคนเดินเท้า หมายความว่า มีรั้วที่เพียงพอหรือไม่เพื่อจำกัดการเดินข้ามถนน


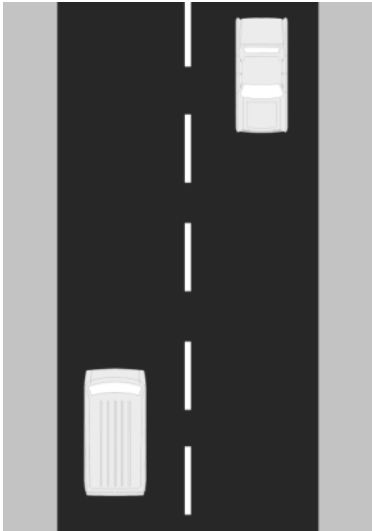
หมายเหตุ:


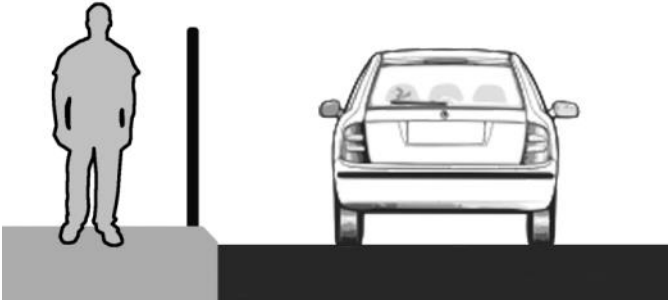
ควรมีรั้วกันคนเดินเท้าตลอดระยะ 100 ม. เว้นแต่บริเวณที่มีทางม้าลายมีพื้นราบเสมอกัน

หากบริเวณที่มีทางม้าลายมีพื้นราบเสมอกัน รั้วกันคนเดินเท้าควรจำกัดการเดินข้ามถนน และนำทางคนเดินเท้าไปยังบริเวณที่มีทางม้าลาย

มีรั้วกันคนเดินเท้าที่ข้างถนนเพียงด้านใดด้านหนึ่งเท่านั้นก็สามารถบันทึกได้ ไม่จำเป็นต้องมีทั้งสองด้าน

ตัวเลือกการลงรหัส

	ไม่มี	
<p>ไม่มีรั้วกันคนเดินเท้าหรือมีรั้วกันคนเดินเท้าไม่เพียงพอสำหรับการป้องกันการเดินข้ามถนน</p>		

	มี
<p>มีรั้วกันคนเดินเท้าเพียงพอสำหรับการป้องกันการเดินข้ามถนน</p>	
	


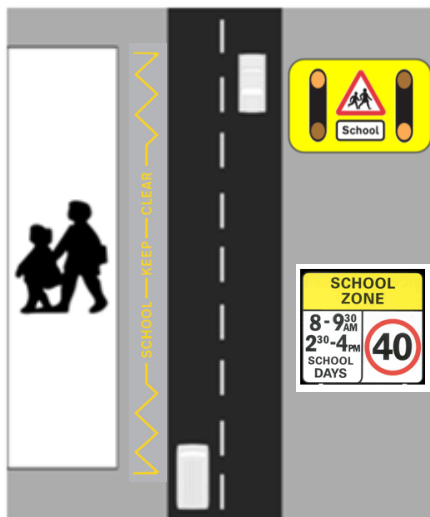
4.52 ป้ายเตือนเขตโรงเรียน


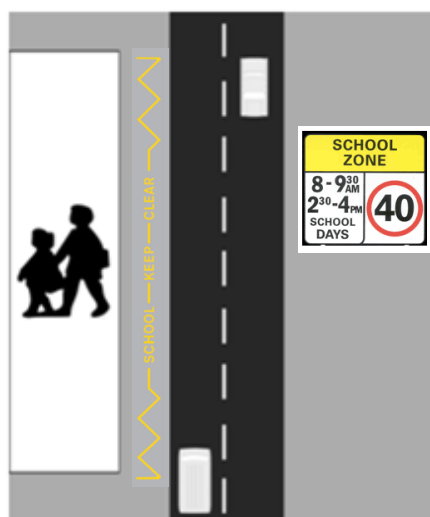
ป้ายเตือนเขตโรงเรียน หมายความว่าบริเวณนั้นเป็นเขตโรงเรียน เขตโรงเรียน คือพื้นที่บริเวณใกล้เคียงโรงเรียนและสถานศึกษาอื่น ๆ โดยมีแนวโน้มว่าจะมีเด็กนักเรียนและเยาวชนเดินเท้าจำนวนมาก เขตโรงเรียนมักจะมีการลดขีดจำกัดความเร็วในบางช่วงเวลาของวัน


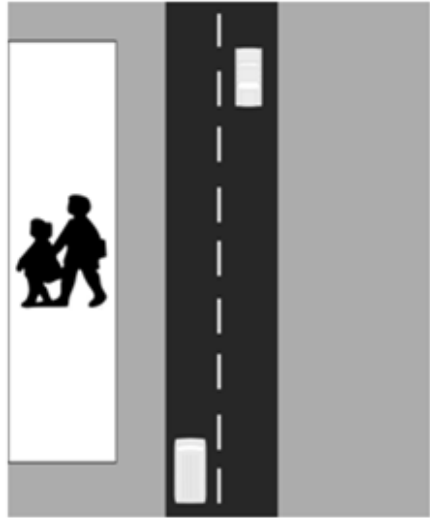
หมายเหตุ:


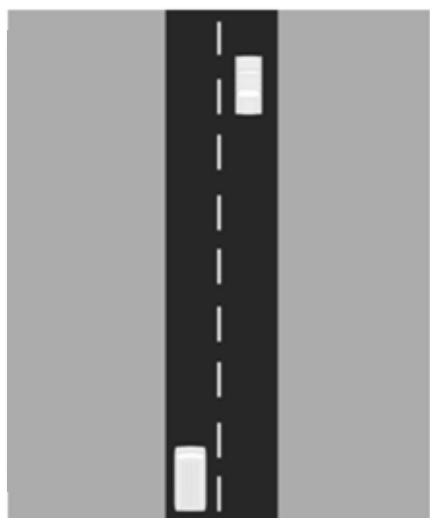
เขตโรงเรียนมักจะมีป้ายและเครื่องหมายจราจรที่เหมาะสม เพื่อให้คนขับรถยนต์ทราบว่ามีผู้ใช้ถนน เช่น เยาวชนเดินเท้า และผู้ใช้รถจักรยาน นอกจากนี้ อาจมีการจำกัดการจอดรถในเขตโรงเรียน

ตัวเลือกการลงรหัส

	<p>สัญญาณไฟกะพริบเขตโรงเรียน</p>	
<p>เขตโรงเรียนมีสัญญาณไฟกะพริบเพื่อเน้นย้ำสัญญาณเตือนและขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสม คุณลักษณะดังกล่าวจะบันทึกตามความยาวสุดเขตโรงเรียน (เช่น อาจมีความยาว 100-300 เมตร) ระหว่างป้ายสองฝั่งจนถึงโรงเรียน</p>		

	<p>ป้ายกำกับหรือเครื่องหมายจราจรเขตโรงเรียน</p>	
<p>เขตโรงเรียนมีป้ายเตือนที่เหมาะสม นอกจากนี้ อาจมีเครื่องหมายจราจรและป้ายขีดจำกัดความเร็ว คุณลักษณะดังกล่าวจะบันทึกตามความยาวสุดเขตโรงเรียน (เช่น อาจมีความยาว 100-300 เมตร) ระหว่างป้ายสองฝั่งจนถึงโรงเรียน</p>		

	<p>ไม่มีป้ายเตือนเขตโรงเรียน</p>	
<p>มีโรงเรียน แต่ไม่มีป้ายเตือนหรือเครื่องหมายเขตโรงเรียนที่เห็นได้ชัด</p>		

	<p>ไม่เกี่ยวข้อง (บริเวณดังกล่าวไม่มีโรงเรียน)</p>	
<p>บริเวณดังกล่าวไม่มีโรงเรียน</p>		


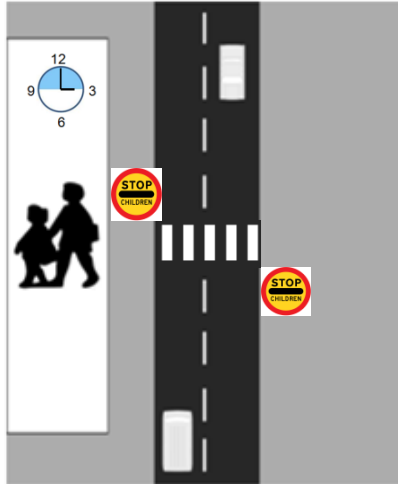

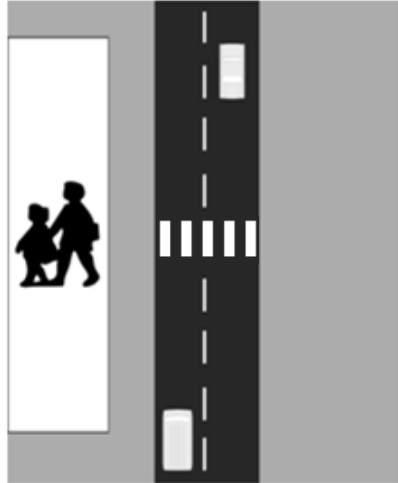
4.53 เจ้าหน้าที่ดูแลการข้ามถนนเขตโรงเรียน


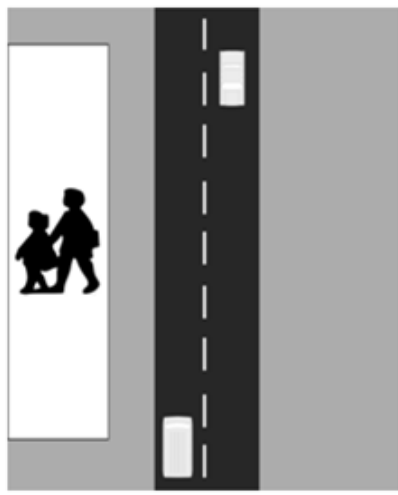
เจ้าหน้าที่ดูแลการข้ามถนนเขตโรงเรียน หมายถึงการมีเจ้าหน้าที่ดูแลหรือเจ้าหน้าที่ควบคุมการข้ามถนน เจ้าหน้าที่ดูแลการข้ามถนนจะช่วยพาเด็ก ๆ ข้ามถนนอย่างปลอดภัยระหว่างทางไปและกลับจากโรงเรียน

หมายเหตุ:

เจ้าหน้าที่ดูแลการข้ามถนนโรงเรียนมักปฏิบัติงานระหว่างช่วงที่มีการสัญจรสูงสุดบริเวณโรงเรียน ทั้งในตอนเช้าและตอนบ่าย เวลาปฏิบัติงานตามจริงขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ได้แก่ เวลาเข้าเรียน ทางเดินเข้า และปริมาณการจราจร เป็นต้น เรยกอีกอย่างว่าผู้ตรวจตราการข้ามถนนโรงเรียน

ตัวเลือกการลงรหัส

	<p>เจ้าหน้าที่ดูแลการข้ามถนนเขตโรงเรียนจะปฏิบัติหน้าที่ช่วงเวลาเข้าเรียนและเลิกเรียน</p>	
	<p>มีเจ้าหน้าที่ดูแลการข้ามถนนตรงทางม้าลายในระหว่างเวลาเรียน เจ้าหน้าที่ดูแลการข้ามถนนอาจปฏิบัติหน้าที่ตลอดวันหรือเฉพาะช่วงที่มีคนเดินเท้าสูง เช่น ช่วงเวลาเข้าเรียนและเลิกเรียน</p>	
	<p>ไม่มีเจ้าหน้าที่ดูแลการข้ามถนนเขตโรงเรียน</p>	
	<p>ไม่มีเจ้าหน้าที่ดูแลการข้ามถนนบริเวณที่มีทางม้าลาย</p>	

	ไม่เกี่ยวข้อ	
บริเวณดังกล่าวไม่มีทางมาลาย		

4.54 การจัดการความเร็ว/การยับยั้งการจราจร

การจัดการความเร็ว/การยับยั้งการจราจร หมายถึงลักษณะโครงสร้างถนน ซึ่งโดยทั่วไปจะลดความเร็วการขับขี่ลงประมาณ 5 ถึง 10 กม./ชม. ให้ต่ำกว่าขีดจำกัดความเร็ว


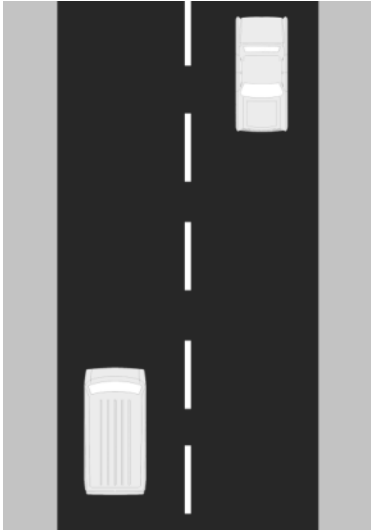
หมายเหตุ:


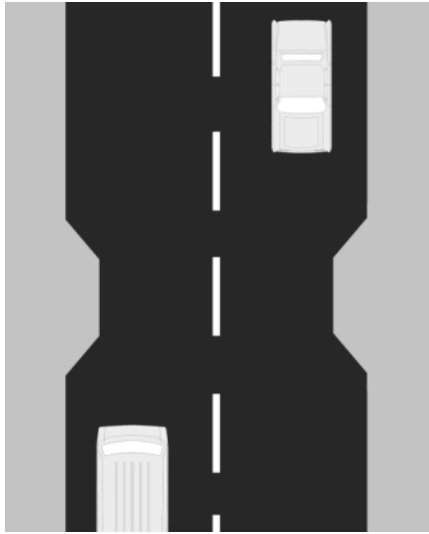
การจัดการความเร็ว/การยับยั้งการจราจรพบโดยทั่วไปในเขตเมือง

การยับยั้งการจราจรมักใช้กับถนนสายย่อย โดยมีเป้าหมายเพื่อลดความเร็วและปริมาณการจราจร บางเวลาห้ามยานพาหนะประเภทใดประเภทหนึ่งสัญจรผ่านพื้นที่ดังกล่าว

มาตรการยับยั้งการจราจรมีดังนี้: วงเวียน แยกทิศทางการเดินทาง เนินชะลอความเร็ว เนินชะลอความเร็วยกพื้น เนินชะลอความเร็วครอบคลุมทั้งช่องจราจร เนินชะลอความเร็วไม่ครอบคลุมทั้งช่องจราจร จุดชะลอความเร็วแบบเบี่ยง และการแก้ไขทางแยก

ตัวเลือกการลงรหัส

	ไม่มี	
ไม่มีมาตรการยับยั้งการจราจรและการจัดการความเร็ว		

	มี	
<p>มีมาตรการยับยั้งการจราจรและการจัดการความเร็วเพียงพอที่จะลดความเร็วขับขี่ประมาณ 5 ถึง 10 กม./ชม. ให้ต่ำกว่าขีดจำกัดความเร็ว</p> <p>ตัวอย่าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • แยกทิศทางการเดินทาง • เนินราบชะลอความเร็ว • เนินชะลอความเร็ว 		

4.55 ที่จอดรถ

ที่จอดรถ หมายถึงขอบเขตที่มีที่จอดรถตามข้างทาง


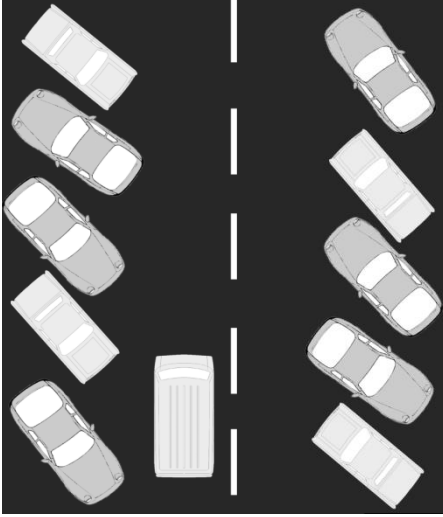

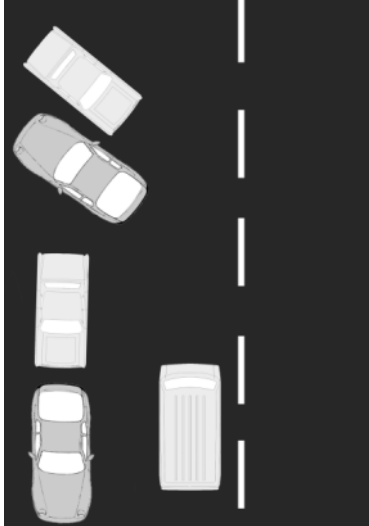
หมายเหตุ:


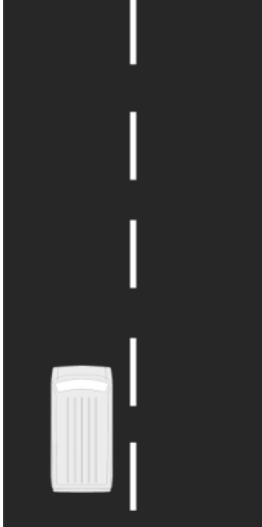
ที่จอดรถ หมายถึงถึงที่ซึ่งรถประจำทางหรือรถแท็กซี่หลายคันจอดเพื่อบริการบริเวณข้างทาง

คุณลักษณะนี้ควรนับรวมรถที่จอดอยู่และที่จอดรถบนถนน ป้ายรถประจำทาง และการรुक้าหัวไปบนทางหลวง

ที่จอดรถควรยึดตามในระยะ 2 ม. จากขอบด้านนอกของช่องจราจรที่สัญจรได้

ตัวเลือกการลงรหัส

 <p>2 SIDES</p>	<p>สองด้าน</p>	
<p>การจอดรถข้างทางล้ำถนนทั้งสองด้าน</p>		
 <p>1 SIDE</p>	<p>ด้านเดียว</p>	
<p>การจอดรถข้างทางล้ำถนนด้านเดียว</p>		

 NONE	ไม่มี	
ไม่มีการจอดรถข้างถนนทั้งสองด้าน		

4.56 ทางเท้าสัญจร - ด้านซ้าย

ทางเท้าสัญจร - ด้านซ้าย หมายถึงการสัญจรของทางเดินเท้า หรือช่องทางลาลองที่มีอยู่ทางด้านซ้ายของถนน

หมายเหตุ:

ทางเดินเท้า คือทางที่สร้างขึ้นสำหรับคนเดินเท้า ซึ่งมีพื้นผิวใช้ได้ทุกฤดูกาล (ลาดยางหรือไม่ได้ลาดยาง) โดยเป็นพื้นผิวที่มั่นคงได้สำหรับคนเดินเท้า

ช่องทางลาลอง คือพื้นที่จราจรบริเวณที่คนเดินเท้าใช้สัญจรโดยทั่วไป แม้ไม่ได้สร้างขึ้นสำหรับคนเดินเท้า ซึ่งอยู่ติดหรือห่างจากช่องจราจร

ทางเท้าสัญจรอาจอยู่ตรงระยะห่างของทางเดินเท้าจากช่องจราจรที่สัญจรได้นอกสุด และแนวกั้นแนวตั้งระหว่างยวดยานพาหนะกับคนเดินเท้า ระยะห่างนี้อาจหมายถึงระยะจากเส้นขอบของช่องจราจรที่ใกล้ที่สุดไปถึงขอบทางเท้า

การสัญจรสำหรับการข้ามทางม้าลายไม่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของคุณลักษณะนี้

แนวกั้นวัตถุ สามารถลดความเสี่ยงการปะทะกันของคนเดินเท้ากับยานพาหนะได้จริง แต่ทว่าแนวกั้นวัตถุต้องเพียงพอที่จะยับยั้งยานพาหนะไม่ให้เข้าไปในทางเดินเท้า ตามความชดจําคัดความเร็วที่แจ้งไว้



เส้นขอบทาง ถือได้ว่าช่วยป้องกันการจราจรทางถนนไม่ให้เข้าไปในทางเท้าได้เล็กน้อย แม้จะขวางการจราจรไม่ให้ข้ามไป เว้นแต่ได้รับการออกแบบมาเป็นพิเศษ ดังนั้น เส้นขอบทางไม่ใช่แนวกั้นวัตถุ


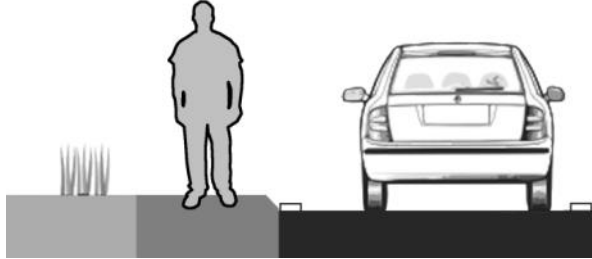
หากทางเดินเท้ามีสิ่งกีดขวาง เช่น จากคนขายของข้างทาง การดำเนินการต่าง ๆ หน้าร้านค้า (ทำให้คนเดินเท้าต้องเดินบนถนน) ให้ลงรหัสเป็นไม่มีทางเดินเท้า



หากมีช่องจอดรถ ควรวัดระยะห่างจากทางเดินเท้า โดยวัดจากริมขอบช่องจราจร


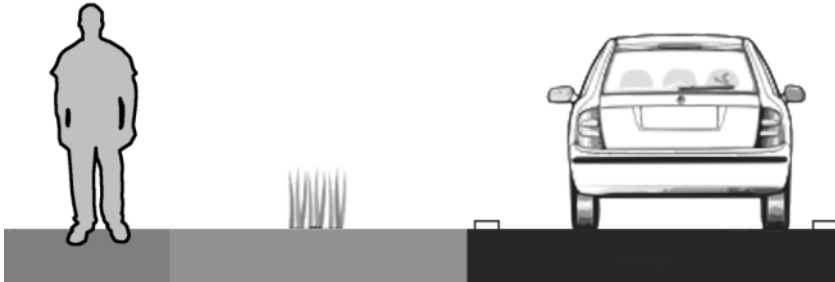
หากไม่มีแนวแยกที่ชัดเจน โดยส่วนใหญ่จะมีแนวหญ้า


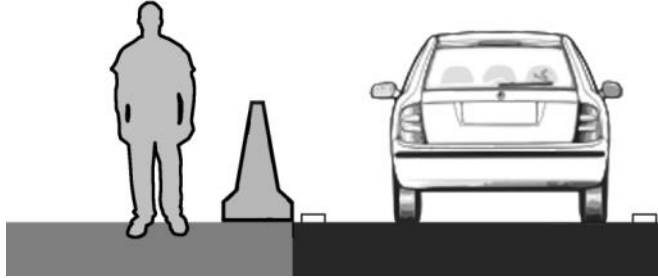
ตัวเลือกการลงรหัส


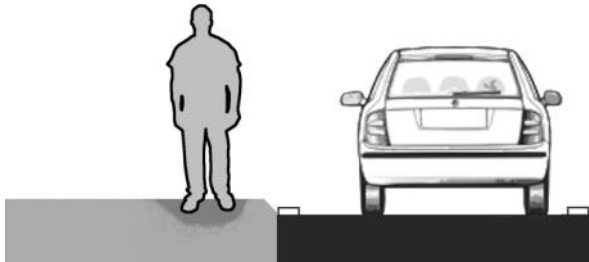
	ไม่มี
ไม่มีทางเท้าที่สังเกตเห็นได้	
	

	<p>ไม่มีแนวแยกที่ชัดเจน 0 ม. ถึง <1.0 ม.</p>
<p>ทางเท้าห่างจากถนนไม่เกิน 1 ม. รวมไหล่ทาง และไม่มีแนวกัน</p>	
	

	<p>ไม่มีแนวแยกที่ชัดเจน 1.0 ม. ถึง <3.0 ม.</p>
<p>ทางเท้าห่างจากถนนอยู่ระหว่าง 1 ม. ถึง 3 ม. และไม่มีแนวกัน</p>	
	

	<p>ไม่มีแนวแยกที่ชัดเจน ≥ 3.0 ม.</p>
<p>ทางเท้าห่างจากถนนอย่างน้อย 1 ม. และไม่มีแนวกัน</p>	
	

	แนวกันวัตถุ
<p>ทางเท้าแยกจากถนน โดยมีแนวกันวัตถุเพียงพอสำหรับยับยั้งยานพาหนะไม่ให้เข้าไปในทางเดินเท้า ตามขีดจำกัดความเร็วที่แจ้ง</p>	
	

	ช่องทางล่อง 0 ม. ถึง <math><1.0</math> ม.
<p>ข้อสังเกตหรือข้อแสดงการเดินตามแนวถนนโดยใช้ช่องทางล่อง แยกจากถนนน้อยกว่า 1 ม.</p>	
	



ช่องทางล่อง ≥ 1.0 ม.

ข้อสังเกตหรือข้อแสดงการเดินตามแนวถนนโดยใช้ช่องทางล่อง แยกจากถนนมากกว่า 1 ม.



4.57 ทางเท้าสัญจร - ด้านขวา

ทางเท้าสัญจร - ด้านขวา หมายถึงการสัญจรของทางเดินเท้า หรือช่องทางลาลองที่มีอยู่ทางด้านขวาของถนน

หมายเหตุ:

ทางเดินเท้า คือทางที่สร้างขึ้นสำหรับคนเดินเท้า ซึ่งมีพื้นผิวใช้ได้ทุกฤดูกาล (ลาดยางหรือไม่ได้ลาดยาง) โดยเป็นพื้นผิวที่มั่นคงใจได้สำหรับคนเดินเท้า

ช่องทางลาลอง คือพื้นที่จราจรบริเวณที่คนเดินเท้าใช้สัญจรโดยทั่วไป แม้ไม่ได้สร้างขึ้นสำหรับคนเดินเท้า ซึ่งอยู่ติดหรือห่างจากช่องจราจร

ทางเท้าสัญจรอาจอยู่ตรงระยะห่างของทางเดินเท้าจากช่องจราจรที่สัญจรได้นอกสุด และแนวกั้นแนวตั้งระหว่างยวดยานพาหนะกับคนเดินเท้า ระยะห่างนี้อาจหมายถึงระยะจากเส้นขอบของช่องจราจรที่ใกล้ที่สุดไปถึงขอบทางเท้า

แนวกั้นวัตถุ สามารถลดความเสี่ยงการปะทะกันของคนเดินเท้ากับยานพาหนะได้จริง แต่ที่แนวกั้นวัตถุต้องเพียงพอที่จะยับยั้งยานพาหนะไม่ให้เข้าไปในทางเดินเท้า ตามความชดจําคัดความเร็วที่แจ้งไว้ สันขอบทางไม่ใช่แนวกั้นวัตถุ

หากทางเดินเท้ามีสิ่งกีดขวาง เช่น จากคนขายของข้างทาง การดำเนินการต่าง ๆ หน้าร้านค้า (ทำให้คนเดินเท้าต้องเดินบนถนน) ให้ลงรหัสเป็นไม่มีทางเดินเท้า

หากมีช่องจอดรถ ควรวัดระยะห่างจากทางเดินเท้า โดยวัดจากริมขอบช่องจราจร สำหรับถนนที่แบ่งช่องจราจร ลงรหัสคุณลักษณะนี้เป็น "ไม่มี"

ตัวเลือกการลงรหัส

เหมือนกับ **ทางเท้าสัญจร - ด้านซ้าย**

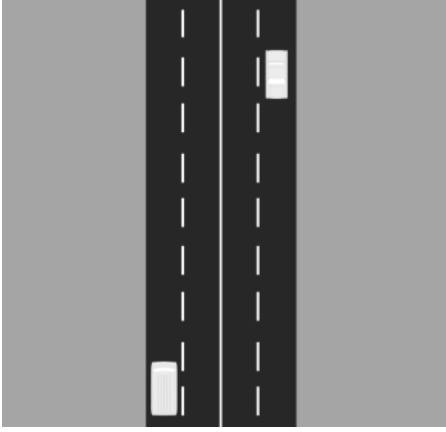
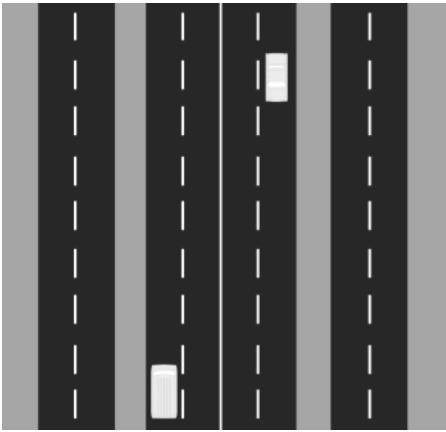
4.58 ทางคู่ขนาน

ทางคู่ขนาน หมายถึงการมีทางคู่ขนานที่วิ่งขนานไปกับทางเดินรถหลัก

หมายเหตุ:

วัตถุประสงค์ของทางคู่ขนาน คือเพื่อเชื่อมต่อทางเข้าสถานที่กับทางแยกย่อย แล้วไปบรรจบกับทางเดินรถหลักที่จุดใดจุดหนึ่ง

ตัวเลือกการลงรหัส

SERVICE ROAD	ไม่มี	
ไม่มีทางคู่ขนานและ/หรือทางเข้าสถานที่ที่บรรจบกับทางเดินรถหลัก		
SERVICE ROAD	มี	
มีทางคู่ขนานที่มีประสิทธิภาพ		

4.59 ช่องทางสำหรับผู้ขับขี่เครื่องยนต์สองล้อ

ช่องทางสำหรับผู้ขับขี่เครื่องยนต์สองล้อ


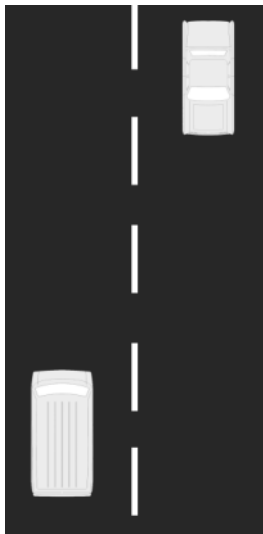

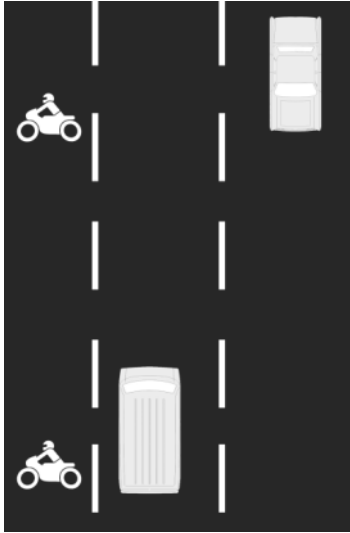
หมายถึงการมีช่องทางที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์และเครื่องยนต์สองล้ออื่น ๆ


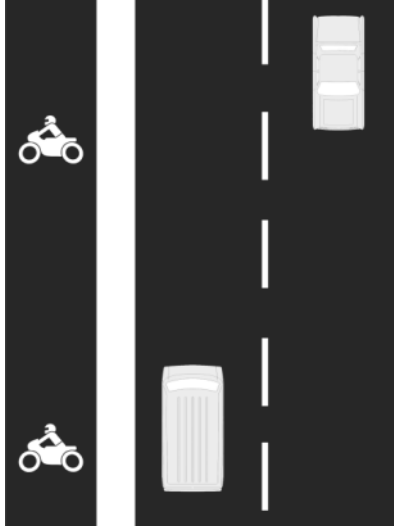
หมายเหตุ:


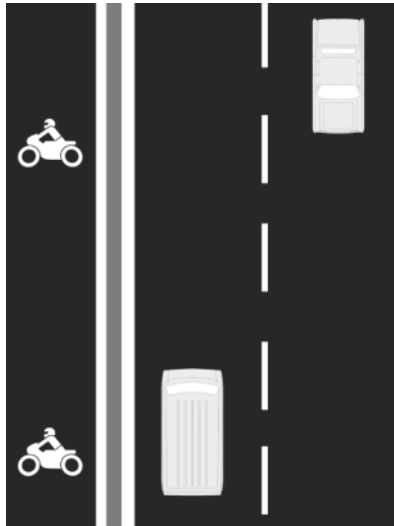
โดยนับรวมทางรถจักรยานยนต์แบบแยกส่วนที่มีแนวกั้นแบ่งแยกโดยสิ้นเชิง รวมถึงช่องจราจรเฉพาะที่อยู่บนถนนแต่อยู่ด้านใดด้านหนึ่งของการจราจรปกติ


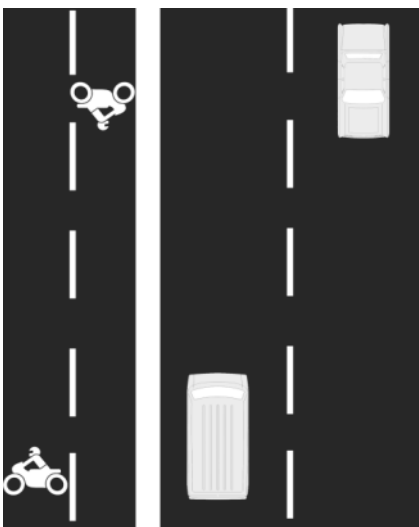
สำหรับช่องทางที่ลงรหัส "ทางเฉพาะรถจักรยานยนต์โดยมีแนวกั้น" ต้องมีแนวกั้นวัตถุเพียงพอสำหรับจำกัดยานพาหนะไม่ให้เข้าไปในทางเฉพาะ


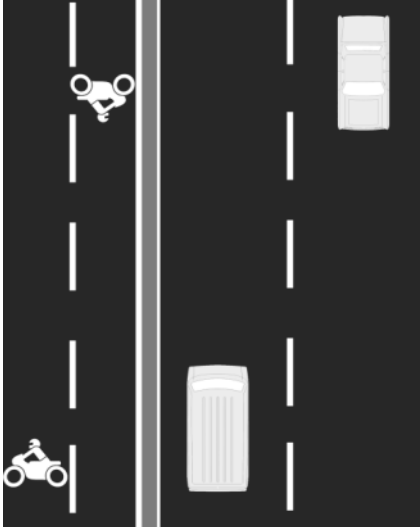
ตัวเลือกการลงรหัส

	ไม่มี	
ไม่มีทางที่เฉพาะเจาะจงสำหรับผู้ขับขี่เครื่องยนต์สองล้อ		
	มีช่องจราจรเฉพาะรถจักรยานยนต์ร่วมบนถนน	
มีเส้นแบ่งช่องจราจรเพื่อแยกช่องจราจรของรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ ออกจากการจราจรอื่น		

	<p>ทางเฉพาะรถจักรยานยนต์แบบเดินรถทางเดียว โดยไม่มีแนวกัน</p>	
<p>ทางรถจักรยานยนต์แยกจากการจราจรอย่างน้อย 1 ม. (เส้นขอบทางหรือพื้นยกระดับที่กว้างเท่ากัน)</p>		

	<p>ทางเฉพาะรถจักรยานยนต์แบบเดินรถทางเดียว โดยมีแนวกัน</p>	
<p>ทางรถจักรยานยนต์แบบแยกส่วนที่มีแนวกันวัดถแบ่งแยก หรืออยู่ห่างจากถนนอย่างน้อย 10 ม.</p>		

	<p>ทางเฉพาะรถจักรยานยนต์แบบเดินรถสวนทาง โดยไม่มีแนวกัน</p>	
<p>ทางรถจักรยานยนต์เดินรถสวนทางแยกจากการจราจรอื่นอย่างน้อย 1 ม. (เส้นขอบทางหรือพื้นยกระดับที่กว้างเท่ากัน)</p>		

	ทางรถจักรยานยนต์พิเศษแบบเดินรถสวนทาง โดยมีแนวกัน
ทางรถจักรยานยนต์เดินรถสวนทางแบบแยกส่วนที่มีแนวกันวัตถุแบ่งแยก หรืออยู่ห่างจากถนนอย่างน้อย 10 ม.	
	

4.60 ช่องทางสำหรับรถจักรยาน

ช่องทางสำหรับรถจักรยาน หมายถึงช่องทางที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะสำหรับคนขี่จักรยาน

หมายเหตุ:

ต้องมีแนวกันวัตถุเพียงพอสำหรับจำกัดยานพาหนะไม่ให้เข้าไปในช่องทางรถจักรยาน ตามขีดจำกัดความเร็วที่แจ้งไว้


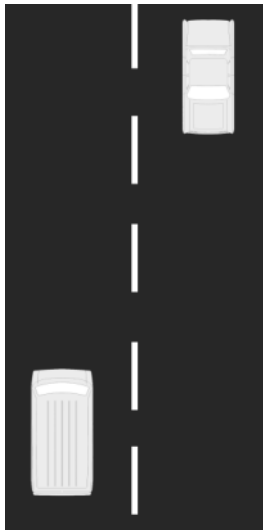

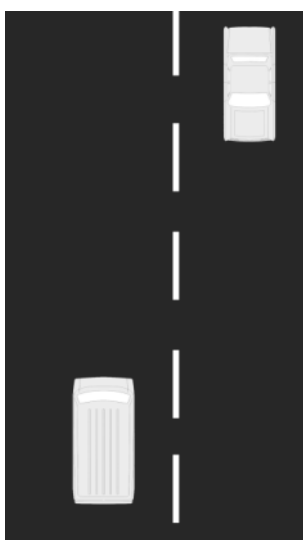
อาจมีช่องทางรถจักรยานบางส่วนอยู่ข้างทางเดินเท้า


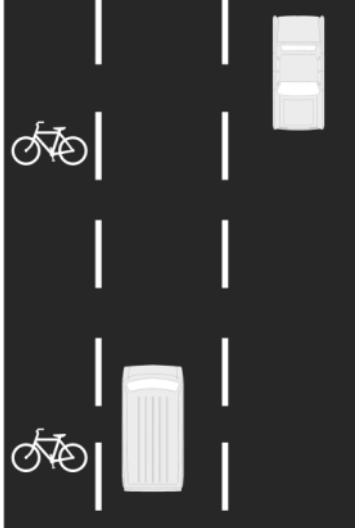
ใช้รหัสเดียวกันไม่ว่าช่องทางรถจักรยานจะอยู่ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านของถนนที่ไม่แบ่งช่องจราจร


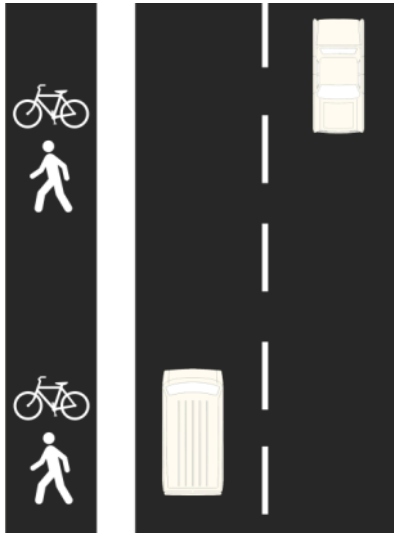
พิจารณาช่องทางที่มีสำหรับรถจักรยานโดยเฉพาะเท่านั้น


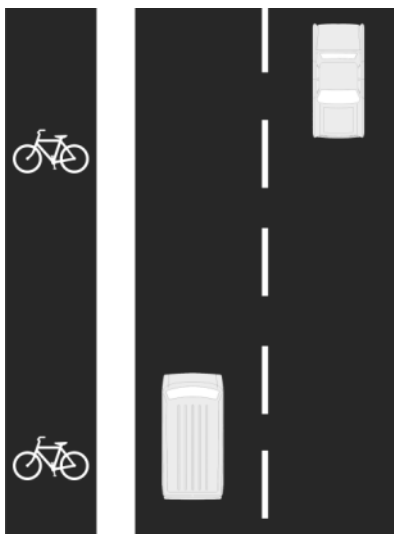
กรณีใช้ช่องทางรถจักรยานร่วมกับคนเดินเท้า ลงรหัสเป็นทั้งทางเท้าและช่องทางรถจักรยาน


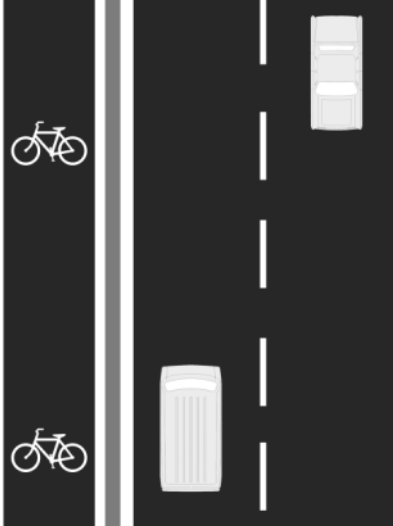
ตัวเลือกการลงรหัส



	<p>ไม่มี</p>	
<p>ไม่มีทางที่เฉพาะเจาะจงสำหรับรถจักรยาน</p>		
	<p>เพิ่มความกว้างด้านนอก (≥ 4.2 ม.)</p>	
<p>ช่องจราจรที่ติดกับถนนมีความกว้างมากกว่าหรือเท่ากับ 4.2 ม.</p>		

	<p>ช่องจราจรอยู่บนถนน</p>	
<p>ช่องจราจรของรถจักรยานโดยเฉพาะแยกจากการจราจรด้วยเส้นแบ่งช่องจราจรบนถนน หรือด้วยพื้นยกระดับหรือพื้นลาดยาง <1 ม.</p>		

	<p>ใช้ช่องทางร่วมกัน</p>	
<p>ช่องทางรถจักรยานแยกจากการจราจรด้วยพื้นยกระดับหรือพื้นลาดยาง >1 ม.</p>		

	<p>ช่องทางอยู่นอกถนน</p>	
<p>ช่องทางรถจักรยานแยกจากการจราจรด้วยพื้นยกระดับหรือพื้นลาดยาง >1 ม.</p>		

	<p>ช่องทางอยู่นอกถนน โดยมีแนวกัน</p>	
<p>ทางรถจักรยานแบบแยกส่วนที่มีแนวกันวัตถุแบ่งแยก หรืออยู่ห่างจากถนนอย่างน้อย 10 ม. วัตถุแนวกันต้องเพียงพอสำหรับจำกัดยานพาหนะไม่ให้เข้าไปในช่องทางรถจักรยาน ตามขีดจำกัดความเร็วที่แจ้งไว้</p>		


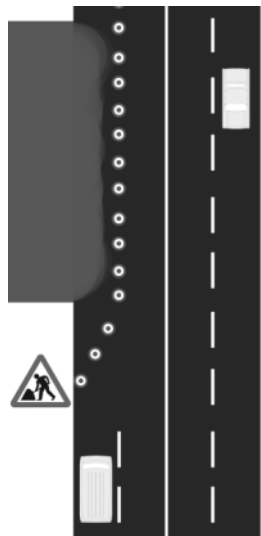

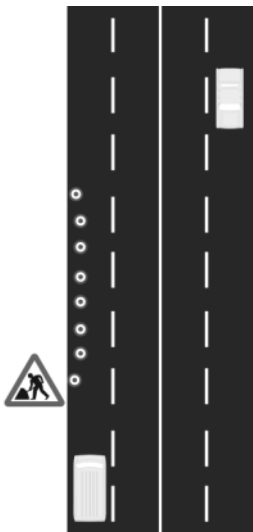
	<p>ถนนที่มีป้ายระบุใช้ร่วมกัน</p>
<p>ถนนแบบมาตรฐานที่ติดป้ายระบุว่าเส้นทางเดินรถจักรยาน</p>	
	


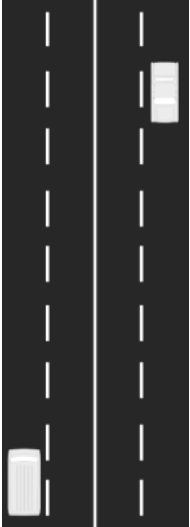
4.61 งานก่อสร้างทาง

งานก่อสร้างทาง หมายถึงการก่อสร้างหรืองานก่อสร้างทางส่วนใหญ่ที่กำลังดำเนินการ

หมายเหตุ:

ตัวเลือกการลงรหัส

	งานก่อสร้างทางสำคัญกำลังดำเนินการ	
การดำเนินการก่อสร้างทางสำคัญคือเมื่อถนนเปลี่ยนแปลงไปอย่างมากและไม่สามารถลงรหัสได้อย่างถูกต้อง โดยจะไม่มี การจัดอันดับดาวสำหรับส่วนนี้		
	งานก่อสร้างทางส่วนน้อยกำลังดำเนินการ	
การดำเนินการก่อสร้างทางส่วนน้อยคือเมื่อไม่สามารถลงรหัสคุณลักษณะทั้งหมดได้อย่างถูกต้อง แม้จะมีการก่อสร้างทาง การก่อสร้างทางและการควบคุมการจราจรชั่วคราวอาจส่งผลต่อความเร็วในการสัญจรผ่าน		

	ไม่มีงานก่อสร้างทาง	
ไม่มีการก่อสร้างหรืองานก่อสร้างทางที่กำลังดำเนินการ		


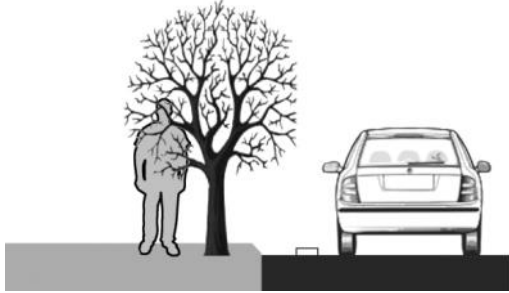
4.62 ระยะมองเห็นปลอดภัย



ระยะมองเห็นปลอดภัย หมายถึงความสามารถของผู้ขับขี่ในการมองเห็นคนเดินเท้าหรือผู้ที่ปั่นจักรยาน ทั้งที่อยู่ในทางจราจร หรือกำลังจะข้ามถนนด้านหน้า หรือยานพาหนะที่อยู่ตรงทางแยก⁴

หมายเหตุ:

การวางแผนทางราบ/ทางตั้ง หรือวัตถุกีดขวาง เช่น วัตถุต่าง ๆ และต้นไม้ข้างทางอาจลดทอนระยะมองเห็นปลอดภัย

ตัวเลือกการลงรหัส

	ไม่เหมาะสม
สิ่งบดบังระยะมองเห็นปลอดภัยขนาดที่สำคัญตลอดแนวถนน แนวทางปฏิบัติ: ระยะมองเห็นปลอดภัยตลอดแนวถนนคือน้อยกว่า 100 ม.	
	

	เหมาะสม
ไม่มีสิ่งบดบังระยะมองเห็นปลอดภัยที่สำคัญตลอดแนวถนน	
	

⁴ ข้อกำหนดระยะมองเห็นปลอดภัย โดยทั่วไปกำหนดไว้ในมาตรฐานการออกแบบในท้องถิ่น และเกี่ยวกับความเร็วตามข้อกำหนดระยะมองเห็นปลอดภัยจำเพาะของในสถานที่ดังกล่าว (เช่น การหยุด การแซง และเกี่ยวกับทางแยก) สำหรับการออกแบบทั้งหมด ควรปฏิบัติตามมาตรฐานท้องถิ่น

5 คุณลักษณะหลังการลงรหัส

5.1 ปริมาณยานพาหนะ (AADT)

จะมีการบันทึกปริมาณยานพาหนะสำหรับถนนแต่ละส่วน ซึ่งจะนำไปใช้ตามองค์ประกอบการประเมินอัตราเสียชีวิตของตัวอย่าง เพื่อแปลงจากความเสียหายของตัวบุคคลให้เป็นความเสี่ยงโดยรวมสำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์

ปริมาณยานพาหนะทั้งหมดที่บันทึกใน AADT

- ควรเป็น AADT สำหรับถนนทุกสาย (เช่น ปริมาณจราจรบนทางเดินรถทั้งหมด)
- ควรรวมถึงยานยนต์ทั้งหมด
- จะมีการป้อนค่าตัวเลขสำหรับแต่ละส่วนที่มีระยะ 100 ม.

5.2 ค่า % รถจักรยานยนต์

เปอร์เซ็นต์รถจักรยานยนต์

หมายถึงอัตราร้อยละของปริมาณยานพาหนะทั้งหมดที่สามารถจัดประเภทเป็นรถจักรยานยนต์สองล้อหรือรถสามล้อขนาดเล็ก ซึ่งรวมถึงรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก สกูตเตอร์ และรถสามล้อเครื่อง

หมวดหมู่

2	0%	0% ของปริมาณยานพาหนะทั้งหมดเป็นรถจักรยานยนต์
3	1% - 5%	1% - 5% ของปริมาณยานพาหนะทั้งหมดเป็นรถจักรยานยนต์
4	6% - 10%	6% - 10% ของปริมาณยานพาหนะทั้งหมดเป็นรถจักรยานยนต์
5	11% - 20%	11% - 20% ของปริมาณยานพาหนะทั้งหมดเป็นรถจักรยานยนต์
6	21% - 40%	21% - 40% ของปริมาณยานพาหนะทั้งหมดเป็นรถจักรยานยนต์
7	41% - 60%	41% - 60% ของปริมาณยานพาหนะทั้งหมดเป็นรถจักรยานยนต์
8	61% - 80%	61% - 80% ของปริมาณยานพาหนะทั้งหมดเป็นรถจักรยานยนต์
9	81% - 99%	81% - 99% ของปริมาณยานพาหนะทั้งหมดเป็นรถจักรยานยนต์
10	100%	100% ของปริมาณยานพาหนะทั้งหมดเป็นรถจักรยานยนต์

5.3 ปริมาณคนเดินเท้าที่ข้ามถนนในชั่วโมงเร่งด่วน

ปริมาณคนเดินเท้าที่ข้ามถนนในชั่วโมงเร่งด่วน หมายถึงจำนวนคนเดินเท้าที่ข้ามถนนโดยเฉลี่ยในแต่ละช่วง 100 ม. ในชั่วโมงเร่งด่วนทั่วไป

หมวดหมู่

1	0	ไม่มีคนเดินเท้าข้ามถนนในชั่วโมงเร่งด่วน
2	1 ถึง 5	คนเดินเท้า 1 ถึง 5 รายข้ามถนนโดยเฉลี่ยในชั่วโมงเร่งด่วน
3	6 ถึง 25	คนเดินเท้า 6 ถึง 25 รายข้ามถนนโดยเฉลี่ยในชั่วโมงเร่งด่วน
4	26 ถึง 50	คนเดินเท้า 26 ถึง 50 รายข้ามถนนโดยเฉลี่ยในชั่วโมงเร่งด่วน
5	51 ถึง 100	คนเดินเท้า 51 ถึง 100 รายข้ามถนนโดยเฉลี่ยในชั่วโมงเร่งด่วน
6	101 ถึง 200	คนเดินเท้า 101 ถึง 200 รายข้ามถนนโดยเฉลี่ยในชั่วโมงเร่งด่วน
7	201 ถึง 300	คนเดินเท้า 201 ถึง 300 รายข้ามถนนโดยเฉลี่ยในชั่วโมงเร่งด่วน
8	301 ถึง 400	คนเดินเท้า 301 ถึง 400 รายข้ามถนนโดยเฉลี่ยในชั่วโมงเร่งด่วน
9	401 ถึง 500	คนเดินเท้า 401 ถึง 500 รายข้ามถนนโดยเฉลี่ยในชั่วโมงเร่งด่วน
10	501 ถึง 900	คนเดินเท้า 501 ถึง 900 รายข้ามถนนโดยเฉลี่ยในชั่วโมงเร่งด่วน
11	900+	คนเดินเท้า 900 รายขึ้นไปข้ามถนนโดยเฉลี่ยในชั่วโมงเร่งด่วน

5.4 ปริมาณคนเดินเท้าตามท้องถนนในช่วงโมงเร่งด่วน - ทางขวา

ปริมาณคนเดินเท้าตามท้องถนนในช่วงโมงเร่งด่วน - ทางขวา หมายถึงจำนวนคนเดินเท้าตามท้องถนนฝั่งขวา โดยเฉลี่ย (สัมพันธ์กับทิศทางของการตรวจสอบ) ในแต่ละช่วง 100 ม. ในช่วงโมงเร่งด่วนทั่วไป

หมวดหมู่

1	0	ไม่มีคนเดินเท้าที่เดินบนท้องถนนฝั่งขวาตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
2	1 ถึง 5	คนเดินเท้า 1 ถึง 5 รายที่เดินบนท้องถนนฝั่งขวาตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
3	6 ถึง 25	คนเดินเท้า 6 ถึง 25 รายที่เดินบนท้องถนนฝั่งขวาตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
4	26 ถึง 50	คนเดินเท้า 26 ถึง 50 รายที่เดินบนท้องถนนฝั่งขวาตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
5	51 ถึง 100	คนเดินเท้า 51 ถึง 100 รายที่เดินบนท้องถนนฝั่งขวาตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
6	101 ถึง 200	คนเดินเท้า 101 ถึง 200 รายที่เดินบนท้องถนนฝั่งขวาตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
7	201 ถึง 300	คนเดินเท้า 201 ถึง 300 รายที่เดินบนท้องถนนฝั่งขวาตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
8	301 ถึง 400	คนเดินเท้า 301 ถึง 400 รายที่เดินบนท้องถนนฝั่งขวาตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
9	401 ถึง 500	คนเดินเท้า 401 ถึง 500 รายที่เดินบนท้องถนนฝั่งขวาตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
10	501 ถึง 900	คนเดินเท้า 501 ถึง 900 รายที่เดินบนท้องถนนฝั่งขวาตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
11	900+	คนเดินเท้า 900 รายที่เดินบนท้องถนนฝั่งขวาตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน

5.5 ปริมาณคนเดินเท้าตามท้องถนนในช่วงโมงเร่งด่วน - ทางซ้าย

ปริมาณคนเดินเท้าตามท้องถนนในช่วงโมงเร่งด่วน - ทางซ้าย หมายถึงจำนวนคนเดินเท้าบนท้องถนนฝั่งซ้ายโดยเฉลี่ย (สัมพันธ์กับทิศทางของการตรวจสอบ) ในแต่ละช่วง 100 ม. ในช่วงโมงเร่งด่วนทั่วไป

หมวดหมู่

1	0	ไม่มีคนเดินเท้าเดินบนท้องถนนฝั่งซ้ายตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
2	1 ถึง 5	คนเดินเท้า 1 ถึง 5 รายเดินบนท้องถนนฝั่งซ้ายตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
3	6 ถึง 25	คนเดินเท้า 6 ถึง 25 รายเดินบนท้องถนนฝั่งซ้ายตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
4	26 ถึง 50	คนเดินเท้า 26 ถึง 50 รายเดินบนท้องถนนฝั่งซ้ายตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
5	51 ถึง 100	คนเดินเท้า 51 ถึง 100 รายเดินบนท้องถนนฝั่งซ้ายตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
6	101 ถึง 200	คนเดินเท้า 101 ถึง 200 รายเดินบนท้องถนนฝั่งซ้ายตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
7	201 ถึง 300	คนเดินเท้า 201 ถึง 300 รายเดินบนท้องถนนฝั่งซ้ายตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
8	301 ถึง 400	คนเดินเท้า 301 ถึง 400 รายเดินบนท้องถนนฝั่งซ้ายตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
9	401 ถึง 500	คนเดินเท้า 401 ถึง 500 รายเดินบนท้องถนนฝั่งซ้ายตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
10	501 ถึง 900	คนเดินเท้า 501 ถึง 900 รายเดินบนท้องถนนฝั่งซ้ายตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
11	900+	คนเดินเท้า 900 รายขึ้นไปเดินบนท้องถนนฝั่งซ้ายตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน

5.6 ปริมาณรถจักรยานในชั่วโมงเร่งด่วน

ปริมาณรถจักรยานในชั่วโมงเร่งด่วน หมายถึงจำนวนรถจักรยานที่ใช้ถนนโดยเฉลี่ยในแต่ละช่วง 100 ม. ในชั่วโมงเร่งด่วนทั่วไป

หมวดหมู่

1	0	ไม่มีผู้ขี่รถจักรยานใช้ถนนตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
2	1 ถึง 5	ผู้ขี่รถจักรยาน 1 ถึง 5 รายใช้ถนนตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
3	6 ถึง 25	ผู้ขี่รถจักรยาน 6 ถึง 25 รายใช้ถนนตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
4	26 ถึง 50	ผู้ขี่รถจักรยาน 26 ถึง 50 รายใช้ถนนตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
5	51 ถึง 100	ผู้ขี่รถจักรยาน 51 ถึง 100 รายใช้ถนนตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
6	101 ถึง 200	ผู้ขี่รถจักรยาน 101 ถึง 200 รายใช้ถนนตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
7	201 ถึง 300	ผู้ขี่รถจักรยาน 201 ถึง 300 รายใช้ถนนตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
8	301 ถึง 400	ผู้ขี่รถจักรยาน 301 ถึง 400 รายใช้ถนนตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
9	401 ถึง 500	ผู้ขี่รถจักรยาน 401 ถึง 500 รายใช้ถนนตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
10	501 ถึง 900	ผู้ขี่รถจักรยาน 501 ถึง 900 รายใช้ถนนตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน
11	900+	ผู้ขี่รถจักรยาน 900 รายขึ้นไปใช้ถนนตามพื้นฐานชั่วโมงเร่งด่วน

5.7 ความเร็วในการขับขี (ค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85)

ความเร็วในการขับขีของค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือความเร็วที่ยานพาหนะ 85 เปอร์เซ็นต์หรือต่ำกว่ากำลังขับเคลื่อน

หมายเหตุ:

โดยปกติแล้ว คุณลักษณะนี้จะรวบรวมหลังจากขั้นตอนการลงรหัส

ตัวเลือกการลงรหัส - กม./ชม.

≥150 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 150 กม./ชม. หรือมากกว่า
145 ถึง 149 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 145 ถึง 149 กม./ชม.
140 ถึง 144 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 140 ถึง 144 กม./ชม.
135 ถึง 139 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 135 ถึง 139 กม./ชม.
130 ถึง 134 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 130 ถึง 134 กม./ชม.
125 ถึง 129 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 125 ถึง 129 กม./ชม.
120 ถึง 124 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 120 ถึง 124 กม./ชม.
115 ถึง 119 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 115 ถึง 119 กม./ชม.
110 ถึง 114 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 110 ถึง 114 กม./ชม.
105 ถึง 109 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 105 ถึง 109 กม./ชม.
100 ถึง 104 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 100 ถึง 104 กม./ชม.
95 ถึง 99 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 95 ถึง 99 กม./ชม.
90 ถึง 94 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 90 ถึง 94 กม./ชม.
85 ถึง 89 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 85 ถึง 89 กม./ชม.
80 ถึง 84 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 80 ถึง 84 กม./ชม.
75 ถึง 79 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 75 ถึง 79 กม./ชม.
70 ถึง 74 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 70 ถึง 74 กม./ชม.
65 ถึง 69 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 65 ถึง 69 กม./ชม.
60 ถึง 64 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 60 ถึง 64 กม./ชม.
55 ถึง 59 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 55 ถึง 59 กม./ชม.
50 ถึง 54 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 50 ถึง 54 กม./ชม.
45 ถึง 49 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 45 ถึง 49 กม./ชม.
40 ถึง 44 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 40 ถึง 44 กม./ชม.
35 ถึง 39 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ 35 ถึง 39 กม./ชม.
≤34 กม./ชม.	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 คือ ≤34 กม./ชม.

ตัวเลือกการลงรหัส - ไมล์ต่อชั่วโมง

≥90 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือ 90 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือมากกว่า
85 ถึง 89 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือ 85 ถึง 89 ไมล์ต่อชั่วโมง
80 ถึง 84 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือ 80 ถึง 84 ไมล์ต่อชั่วโมง
75 ถึง 79 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือ 75 ถึง 79 ไมล์ต่อชั่วโมง
70 ถึง 74 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือ 70 ถึง 74 ไมล์ต่อชั่วโมง
65 ถึง 69 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือ 65 ถึง 69 ไมล์ต่อชั่วโมง
60 ถึง 64 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือ 60 ถึง 64 ไมล์ต่อชั่วโมง
55 ถึง 59 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือ 55 ถึง 59 ไมล์ต่อชั่วโมง
50 ถึง 54 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือ 50 ถึง 54 ไมล์ต่อชั่วโมง
45 ถึง 49 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือ 45 ถึง 49 ไมล์ต่อชั่วโมง
40 ถึง 44 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือ 40 ถึง 44 ไมล์ต่อชั่วโมง
35 ถึง 39 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือ 35 ถึง 39 ไมล์ต่อชั่วโมง
30 ถึง 34 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือ 30 ถึง 34 ไมล์ต่อชั่วโมง
25 ถึง 29 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือถึง 29 ไมล์ต่อชั่วโมง
≤24 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วค่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 85 คือ 24 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือน้อยกว่า

5.8 ความเร็วในการขับขี่ (ค่าเฉลี่ย)

ความเร็วในการขับขี่โดยเฉลี่ย คือความเร็วในการขับขี่โดยเฉลี่ยของยานพาหนะสำหรับระยะทาง 100 ม.

หมายเหตุ:

โดยปกติแล้ว คุณลักษณะนี้จะรวบรวมหลังจากขั้นตอนการลงรหัส

ตัวเลือกการลงรหัส - กม./ชม.

≥150 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 150 กม./ชม. หรือมากกว่า
145 ถึง 149 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 145 ถึง 149 กม./ชม.
140 ถึง 144 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 140 ถึง 144 กม./ชม.
135 ถึง 139 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 135 ถึง 139 กม./ชม.
130 ถึง 134 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 130 ถึง 134 กม./ชม.
125 ถึง 129 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 125 ถึง 129 กม./ชม.
120 ถึง 124 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 120 ถึง 124 กม./ชม.
115 ถึง 119 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 115 ถึง 119 กม./ชม.
110 ถึง 114 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 110 ถึง 114 กม./ชม.
105 ถึง 109 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 105 ถึง 109 กม./ชม.
100 ถึง 104 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 100 ถึง 104 กม./ชม.
95 ถึง 99 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 95 ถึง 99 กม./ชม.
90 ถึง 94 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 90 ถึง 94 กม./ชม.
85 ถึง 89 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 85 ถึง 89 กม./ชม.
80 ถึง 84 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 80 ถึง 84 กม./ชม.
75 ถึง 79 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 75 ถึง 79 กม./ชม.
70 ถึง 74 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 70 ถึง 74 กม./ชม.
65 ถึง 69 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 65 ถึง 69 กม./ชม.
60 ถึง 64 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 60 ถึง 64 กม./ชม.
55 ถึง 59 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 55 ถึง 59 กม./ชม.
50 ถึง 54 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 50 ถึง 54 กม./ชม.
45 ถึง 49 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 45 ถึง 49 กม./ชม.
40 ถึง 44 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 40 ถึง 44 กม./ชม.
35 ถึง 39 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 35 ถึง 39 กม./ชม.
≤34 กม./ชม.	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ ≤34 กม./ชม.

ตัวเลือกการลงรหัส - ไมล์ต่อชั่วโมง

≥90 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 90 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือมากกว่า
85 ถึง 89 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 85 ถึง 89 ไมล์ต่อชั่วโมง
80 ถึง 84 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 80 ถึง 84 ไมล์ต่อชั่วโมง
75 ถึง 79 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 75 ถึง 79 ไมล์ต่อชั่วโมง
70 ถึง 74 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 70 ถึง 74 ไมล์ต่อชั่วโมง
65 ถึง 69 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 65 ถึง 69 ไมล์ต่อชั่วโมง
60 ถึง 64 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 60 ถึง 64 ไมล์ต่อชั่วโมง
55 ถึง 59 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 55 ถึง 59 ไมล์ต่อชั่วโมง
50 ถึง 54 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 50 ถึง 54 ไมล์ต่อชั่วโมง
45 ถึง 49 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 45 ถึง 49 ไมล์ต่อชั่วโมง
40 ถึง 44 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 40 ถึง 44 ไมล์ต่อชั่วโมง
35 ถึง 39 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 35 ถึง 39 ไมล์ต่อชั่วโมง
30 ถึง 34 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 30 ถึง 34 ไมล์ต่อชั่วโมง
25 ถึง 29 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือถึง 29 ไมล์ต่อชั่วโมง
≤24 ไมล์ต่อชั่วโมง	ความเร็วโดยเฉลี่ยคือ 24 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือน้อยกว่า

5.9 Roads That Cars Can Read

Roads That Cars Can Read

หมายถึงว่าถนนตรงตามข้อกำหนดสำหรับยานพาหนะเพื่อให้สามารถจำการใช้เครื่องหมายนำทางได้หรือไม่ (เครื่องหมายและสัญญาณ)

หมายเหตุ:

คุณลักษณะนี้ไม่มีการบันทึกในปัจจุบัน

ถนนทุกสายควรมีการบันทึกว่าไม่ตรงตามข้อกำหนด

ตัวเลือกการลงรหัส

	ไม่ตรงตามข้อกำหนด	
ถนนไม่ตรงตามข้อกำหนด "Roads That Cars Can Read"		

	ตรงตามข้อกำหนด	
ถนนตรงตามข้อกำหนด "Roads That Cars Can Read"		

5.10 เป้าหมายนโยบายการจัดอันดับดาว

เป้าหมายนโยบายการจัดอันดับดาว

หมายถึงเป้าหมายการจัดอันดับดาวตามนโยบายขั้นต่ำที่กำหนดให้สำหรับกลุ่มผู้ใช้แต่ละกลุ่ม (ผู้โดยสารยานพาหนะ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คนเดินเท้า และผู้ขี่รถจักรยาน)

หมายเหตุ:

เป้าหมายผู้ใช้ที่ท้องถิ่นจะกำหนดระหว่างการประมวลผลล่วงหน้า

หากกำหนดการจัดอันดับดาวขั้นต่ำตามนโยบายสำหรับกลุ่มผู้ใช้ใด ๆ ควรมีการบันทึกโดยใช้คุณลักษณะนี้

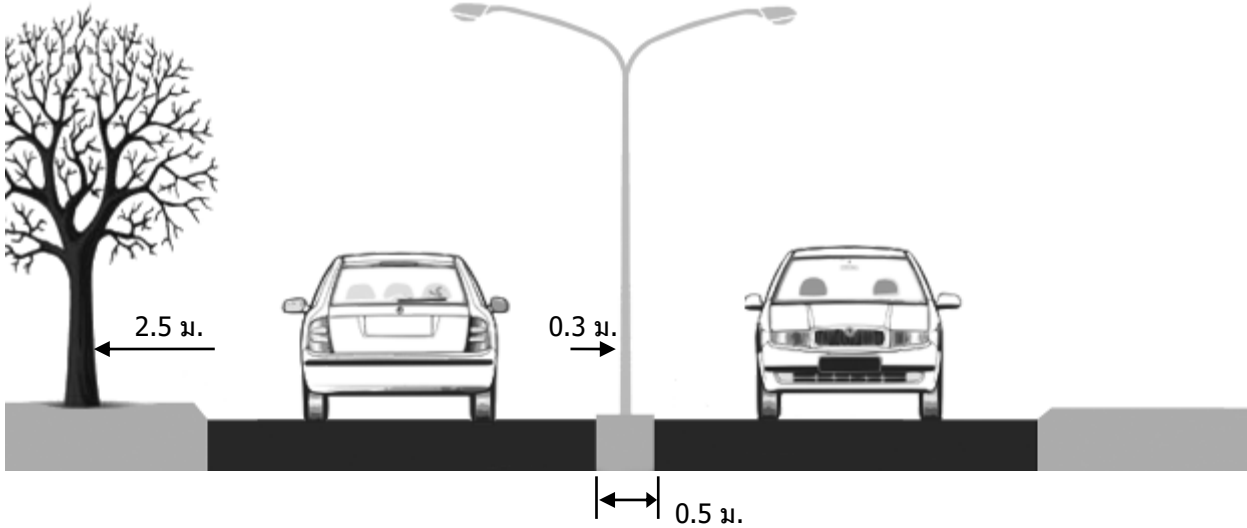
ควรกำหนดเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจงสำหรับกลุ่มผู้ใช้แต่ละกลุ่มแยกต่างหาก

ตัวเลือกการลงรหัส - สำหรับกลุ่มผู้ใช้แต่ละกลุ่ม

ไม่เกี่ยวข้อง	ไม่มีนโยบายการจัดอันดับดาวที่กำหนดไว้สำหรับกลุ่มผู้ใช้ที่เฉพาะเจาะจง
1 ดาว	นโยบายขั้นต่ำ 1 ดาวที่กำหนดไว้สำหรับกลุ่มผู้ใช้ที่เฉพาะเจาะจง
2 ดาว	นโยบายขั้นต่ำ 2 ดาวที่กำหนดไว้สำหรับกลุ่มผู้ใช้ที่เฉพาะเจาะจง
3 ดาว	นโยบายขั้นต่ำ 3 ดาวที่กำหนดไว้สำหรับกลุ่มผู้ใช้ที่เฉพาะเจาะจง
4 ดาว	นโยบายขั้นต่ำ 4 ดาวที่กำหนดไว้สำหรับกลุ่มผู้ใช้ที่เฉพาะเจาะจง
5 ดาว	นโยบายขั้นต่ำ 5 ดาวที่กำหนดไว้สำหรับกลุ่มผู้ใช้ที่เฉพาะเจาะจง

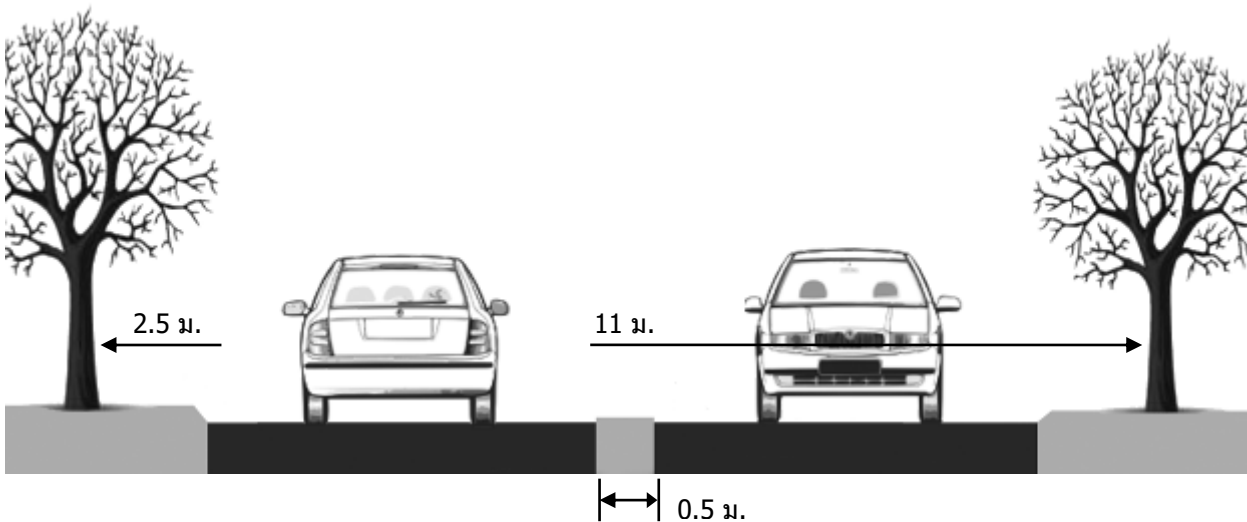
5.11 ภาคผนวก - ตัวอย่างการลงรหัส

ตัวอย่างที่ 1



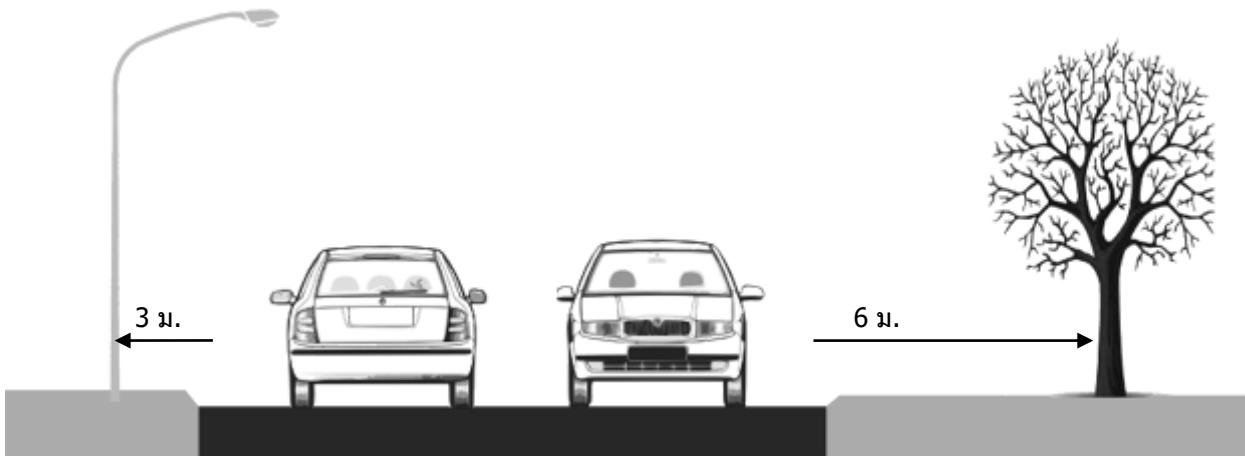
กลุ่มคุณลักษณะ	คุณลักษณะ	หมายเหตุ
ระยะห่างฝั่งซ้ายริมขอบถนน	1 ถึง 5 ม.	ระยะห่างจากริมขอบช่องจราจรจนถึงต้นไม้ทางด้านซ้าย
วัตถุทางฝั่งซ้ายริมขอบถนน	ต้นไม้ >10 ซม.	เส้นรอบวงของลำต้นมีเส้นผ่านศูนย์กลางมากกว่า 10 ซม.
ประเภทเกาะกลาง	0 ถึง 1 ม.	ส่วนกว้างที่สุดของเกาะกลาง
ระยะห่างฝั่งขวาริมขอบถนน	0 ถึง 1 ม.	ระยะห่างจากริมขอบช่องจราจรจนถึงเสาไฟบนเกาะกลาง
วัตถุทางฝั่งขวาริมขอบถนน	เสาไฟ	สัญญาณ/เสา/เสาปักชนิดแข็งแรง

ตัวอย่างที่ 2



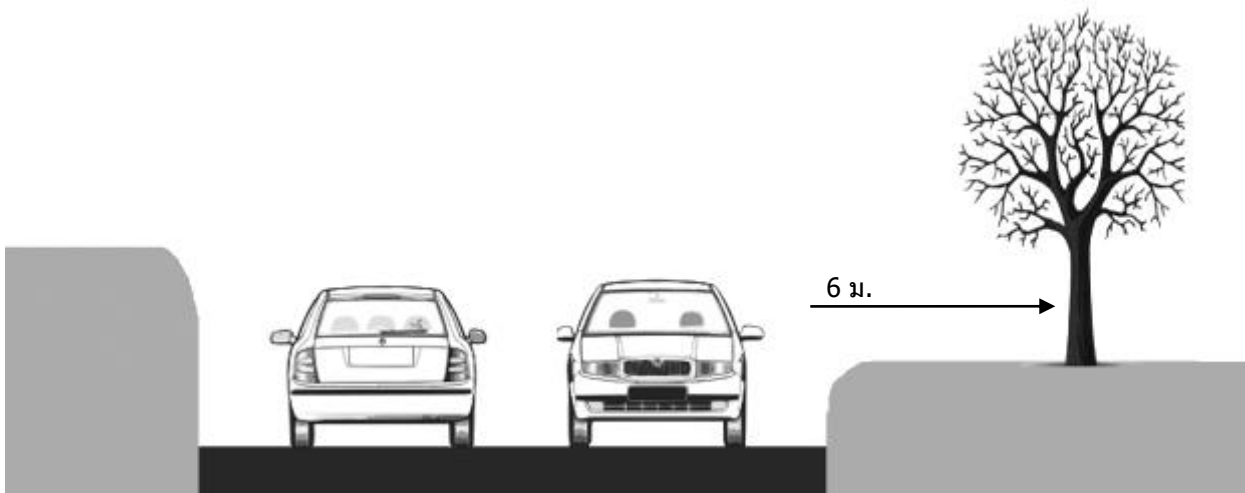
กลุ่มคุณลักษณะ	คุณลักษณะ	หมายเหตุ
ระยะห่างฝั่งซ้ายริมขอบถนน	1 ถึง 5 ม.	ระยะห่างจากริมขอบช่องจราจรจนถึงต้นไม้ทางด้านซ้าย
วัตถุทางฝั่งซ้ายริมขอบถนน	ต้นไม้ >10 ซม.	เส้นรอบวงของลำต้นมีเส้นผ่านศูนย์กลางมากกว่า 10 ซม.
ประเภทเกาะกลาง	0 ถึง 1 ม.	ส่วนกว้างที่สุดของเกาะกลาง
ระยะห่างฝั่งขวาริมขอบถนน	10 ม. ขึ้นไป	ไม่มีวัตถุในเกาะกลาง ดังนั้นจึงบันทึกระยะทางเป็น >10 ม.
วัตถุทางฝั่งขวาริมขอบถนน	ไม่มี	ทางเดินรถที่แบ่งช่องจราจรโดยไม่มีวัตถุในเกาะกลาง

ตัวอย่างที่ 3



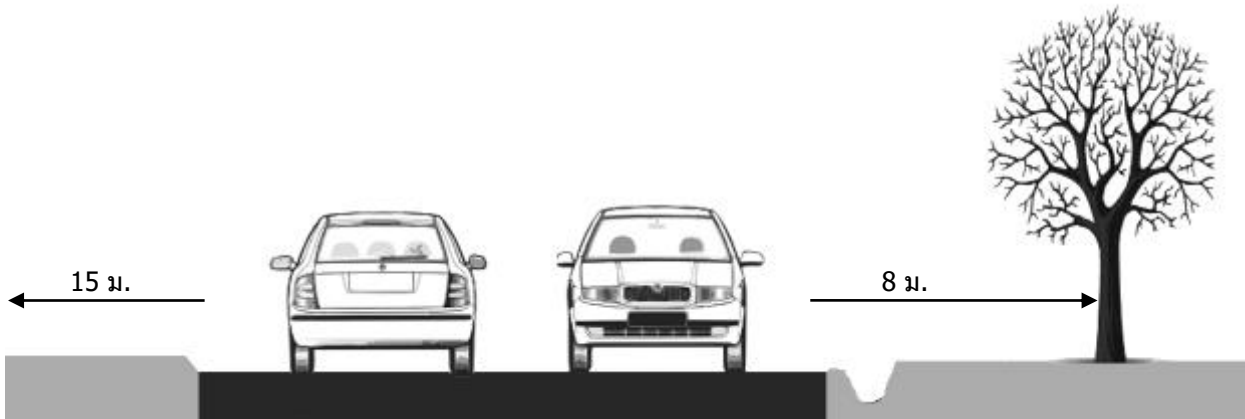
กลุ่มคุณลักษณะ	คุณลักษณะ	หมายเหตุ
ระยะห่างฝั่งซ้ายริมขอบถนน	1 ถึง 5 ม.	ระยะห่างจากริมขอบช่องจราจรจนถึงเสาไฟ
วัตถุทางฝั่งซ้ายริมขอบถนน	เสาไฟ	สัญญาณ/เสา/เสาปักชนิดแข็งแรง
ประเภทเกาะกลาง	เส้นแบ่งครึ่งถนน	การจราจรวิ่งสวนทางระยะกระชั้นชิด
ระยะห่างฝั่งขวาริมขอบถนน	5 ถึง 10 ม.	ระยะห่างจากริมขอบช่องจราจรจนถึงต้นไม้ทางด้านขวา
วัตถุทางฝั่งขวาริมขอบถนน	ต้นไม้ >10 ซม.	เส้นรอบวงของลำต้นที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางมากกว่า 10 ซม.

ตัวอย่างที่ 4



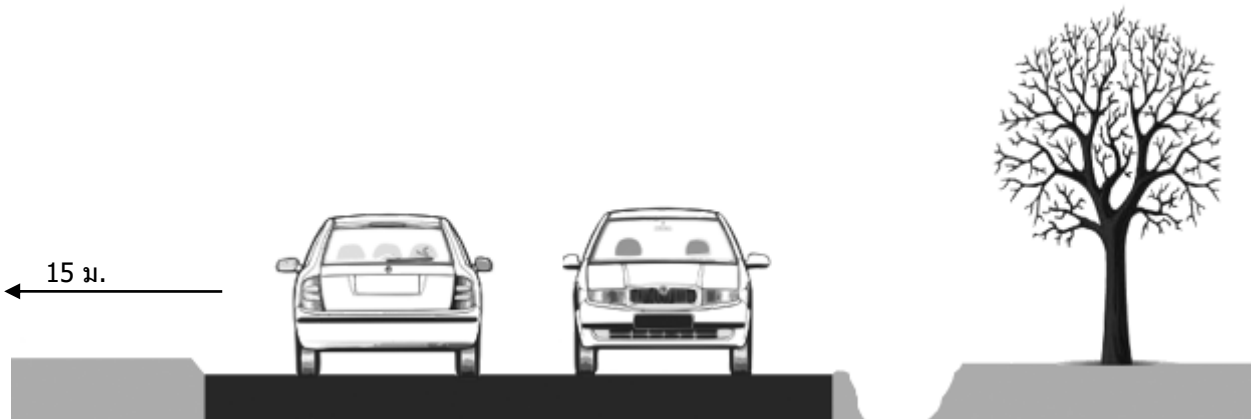
กลุ่มคุณลักษณะ	คุณลักษณะ	หมายเหตุ
ระยะห่างฝั่งซ้ายริมขอบถนน	0 ถึง 1 ม.	ระยะห่างจากริมขอบทางเดินรถจนถึงทางลาดขึ้น
วัตถุทางฝั่งซ้ายริมขอบถนน	ทางลาดขึ้น	ไม่ใช่ระดับความชันที่ทำให้เกิดการพลิกคว่ำได้
ประเภทเกาะกลาง	เส้นแบ่งครึ่งถนน	การจราจรวิ่งสวนทางระยะกระชั้นชิด
ระยะห่างฝั่งขวาริมขอบถนน	5 ถึง 10 ม.	ริมขอบแนวหญ้าไม่สูงพอ ดังนั้นจึงเป็นที่กระยะห่างจนถึงต้นไม้ทางด้านขวา
วัตถุทางฝั่งขวาริมขอบถนน	ต้นไม้ >10 ซม.	เส้นรอบวงของลำต้นที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางมากกว่า 10 ซม.

ตัวอย่างที่ 5



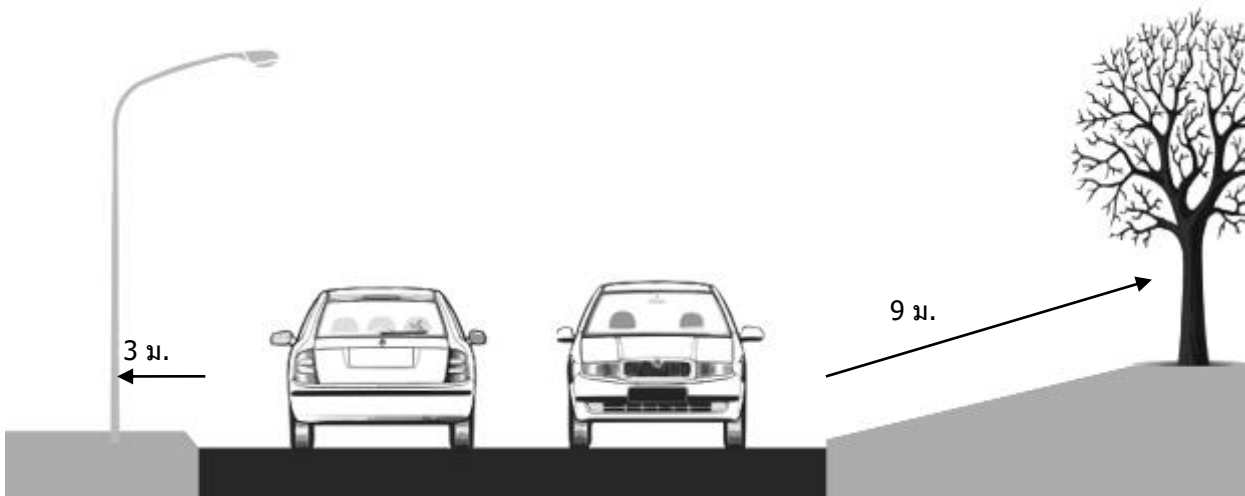
กลุ่มคุณลักษณะ	คุณลักษณะ	หมายเหตุ
ระยะห่างฝั่งซ้ายริมขอบถนน	10 ม. ขึ้นไป	ระยะห่างจากริมขอบช่องจราจรจนถึงวัตถุที่ใกล้ที่สุดทางด้านซ้าย
วัตถุทางฝั่งซ้ายริมขอบถนน	ไม่มีวัตถุ	ไม่มีวัตถุทางฝั่งซ้ายของถนน
ประเภทเกาะกลาง	เส้นแบ่งครึ่งถนน	การจราจรวิ่งสวนทางระยะกระชั้นชิด
ระยะห่างฝั่งขวาริมขอบถนน	5 ถึง 10 ม.	ท้องร่องไม่ลึกพอ ดังนั้นจึงใช้ระยะห่างจากริมขอบช่องจราจรจนถึงต้นไม้ทางด้านขวา
วัตถุทางฝั่งขวาริมขอบถนน	ต้นไม้ > 10 ซม.	ต้นไม้คือวัตถุที่เป็นอันตรายทางด้านขวา

ตัวอย่างที่ 6



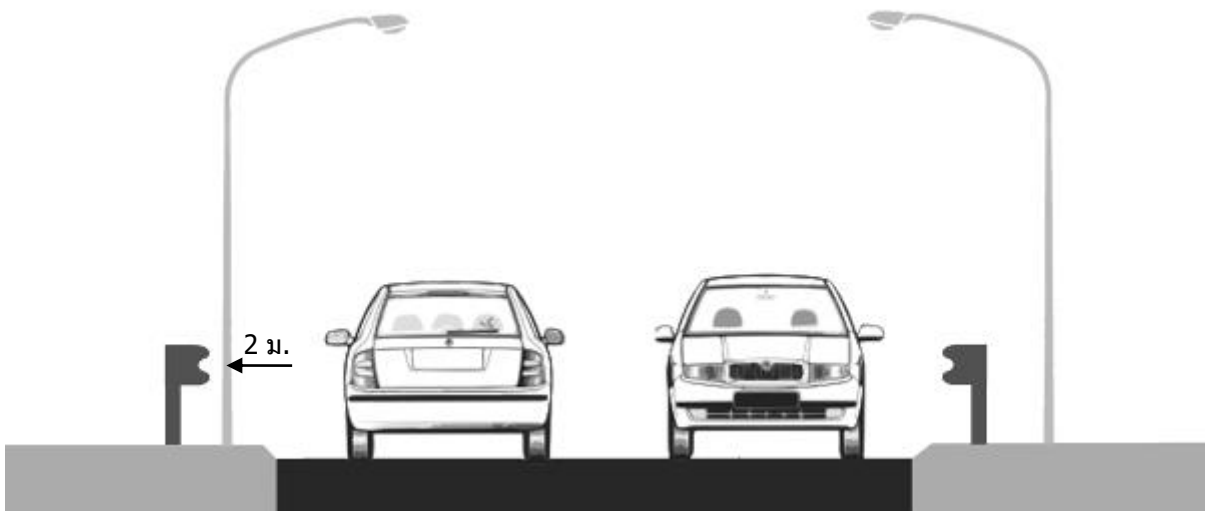
กลุ่มคุณลักษณะ	คุณลักษณะ	หมายเหตุ
ระยะห่างฝั่งซ้ายริมขอบถนน	10 ม. ขึ้นไป	ระยะห่างจากริมขอบช่องจราจรจนถึงวัตถุที่ใกล้ที่สุดทางด้านซ้าย
วัตถุทางฝั่งซ้ายริมขอบถนน	ไม่มีวัตถุ	ไม่มีวัตถุทางฝั่งซ้ายของถนน
ประเภทเกาะกลาง	เส้นแบ่งครึ่งถนน	การจราจรวิ่งสวนทางระยะกระชั้นชิด
ระยะห่างฝั่งขวาริมขอบถนน	0 ถึง 1 ม.	ท้องร่องลึกพอที่จะเป็นอันตราย
วัตถุทางฝั่งขวาริมขอบถนน	ท้องร่อง	ท้องร่องระบายน้ำลึกอยู่ใกล้ริมขอบถนนมากกว่าต้นไม้

ตัวอย่างที่ 7



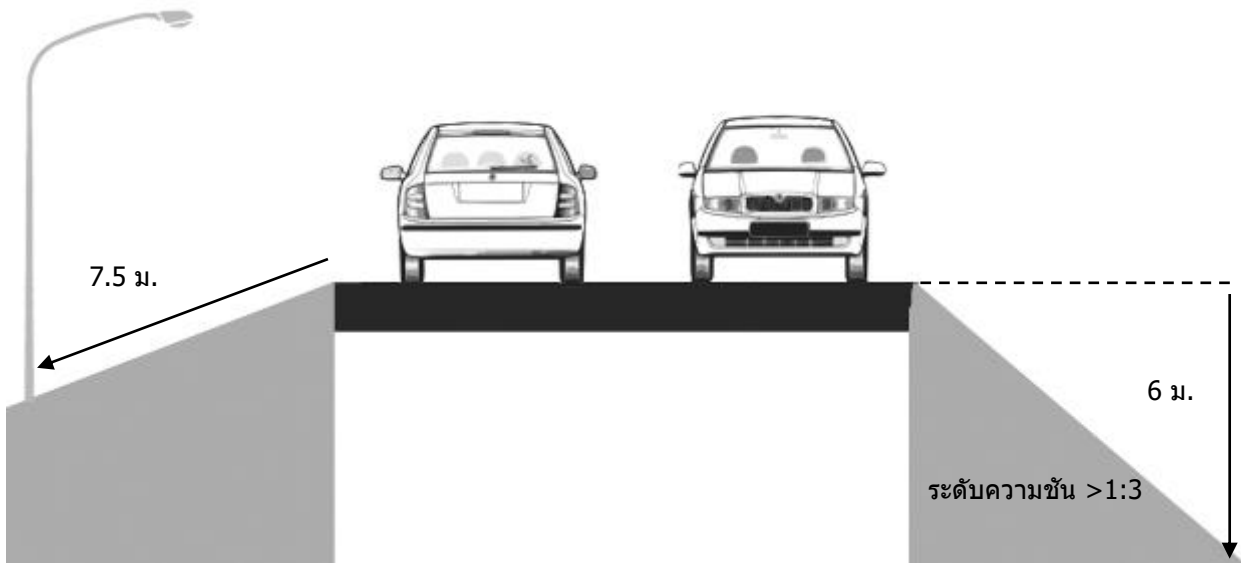
กลุ่มคุณลักษณะ	คุณลักษณะ	หมายเหตุ
ระยะห่างฝั่งซ้ายริมขอบถนน	1 ถึง 5 ม.	ระยะห่างจากริมขอบช่องจราจรจนถึงเสาไฟทางด้านซ้าย
วัตถุทางฝั่งซ้ายริมขอบถนน	เสาไฟ	สัญญาณ/เสา/เสาปักชนิดแข็งแรง
ประเภทเกาะกลาง	เส้นแบ่งครึ่งถนน	การจราจรวิ่งสวนทางระยะกระชั้นชิด
ระยะห่างฝั่งขวาริมขอบถนน	5 ถึง 10 ม.	แนวหญ้าไม่ลาดชันพอที่จะนับเป็นส่วนตัด ดังนั้นจึงใช้ระยะห่างจนถึงต้นไม้
วัตถุทางฝั่งขวาริมขอบถนน	ต้นไม้ >10 ซม.	ต้นไม้คือวัตถุที่เป็นอันตรายทางด้านขวา

ตัวอย่างที่ 8



กลุ่มคุณลักษณะ	คุณลักษณะ	หมายเหตุ
ระยะห่างฝั่งซ้ายริมขอบถนน	1 ถึง 5 ม.	เสาไฟอยู่ด้านหน้าแนวกัน ดังนั้นจึงบันทึกระยะห่างจนถึงเสา
วัตถุทางฝั่งซ้ายริมขอบถนน	เสาไฟ	สัญญาณ/เสา/เสาปักชนิดแข็งแรง
ประเภทเกาะกลาง	เส้นแบ่งครึ่งถนน	การจราจรวิ่งสวนทางระยะกระชั้นชิด
ระยะห่างฝั่งขวาริมขอบถนน	1 ถึง 5 ม.	แนวกันนิรภัยอยู่ด้านหน้าเสาไฟ
วัตถุทางฝั่งขวาริมขอบถนน	แนวกันนิรภัย	แนวกันคือวัตถุแรกที่จะถูกชน ดังนั้นจึงมีการบันทึก

ตัวอย่างที่ 9



กลุ่มคุณลักษณะ	คุณลักษณะ	หมายเหตุ
ระยะห่างฝั่งซ้ายริมขอบถนน	5 ถึง 10 ม.	ทางลาดชันน้อยกว่า 1:3 ดังนั้นจึงใช้ระยะห่างจนถึงเสาไฟ
วัตถุทางฝั่งซ้ายริมขอบถนน	เสาไฟ	สัญญาณ/เสา/เสาปักชนิดแข็งแรง
ประเภทเกาะกลาง	เส้นแบ่งครึ่งถนน	การจราจรวิ่งสวนทางระยะกระชั้นชิด
ระยะห่างฝั่งขวาริมขอบถนน	0 ถึง 1 ม.	ทางลาดลงเริ่มโดยชิดกับริมขอบทางเดินรถ
วัตถุทางฝั่งขวาริมขอบถนน	ทางลาดลง	ทางลาดมีระดับความชันมากกว่า 1:3

ตัวอย่างที่ 10



กลุ่มคุณลักษณะ	คุณลักษณะ	หมายเหตุ
จำนวนช่องจราจร	1	จำนวนช่องจราจรในทิศทางการสัญจร
ประเภทเกาะกลาง	เส้นแบ่งครึ่งถนน	การจราจรวิ่งสวนทางระยะกระชั้นชิด

ตัวอย่างที่ 11



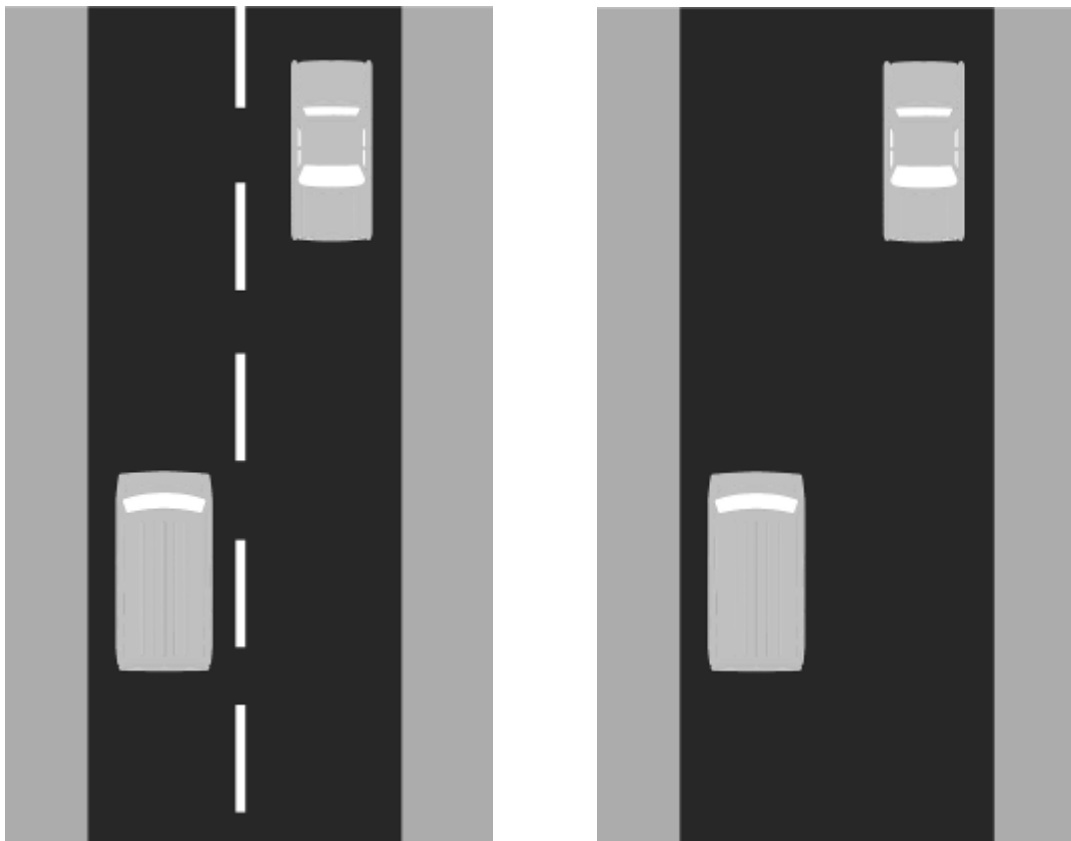
กลุ่มคุณลักษณะ	คุณลักษณะ	หมายเหตุ
จำนวนช่องจราจร	2	จำนวนช่องจราจรในทิศทางจราจร
ประเภทเกาะกลาง	เส้นแบ่งครึ่งถนน	การจราจรวิ่งสวนทางระยะกระชั้นชิด
ประเภททางเดินรถ	ไม่แบ่งช่องจราจร	เนื่องจากไม่มีวัสดุแบ่งแยกการจราจรวิ่งสวนทาง

ตัวอย่างที่ 12



กลุ่มคุณลักษณะ	คุณลักษณะ	หมายเหตุ
จำนวนช่องจราจร	2+1	จำนวนช่องจราจรในทิศทางจราจร
ประเภทเกาะกลาง	เส้นแบ่งครึ่งถนน	การจราจรวิ่งสวนทางระยะกระชั้นชิด
ประเภททางเดินรถ	ไม่แบ่งช่องจราจร	เนื่องจากไม่มีวัสดุแบ่งแยกการจราจรวิ่งสวนทาง

ตัวอย่างที่ 13

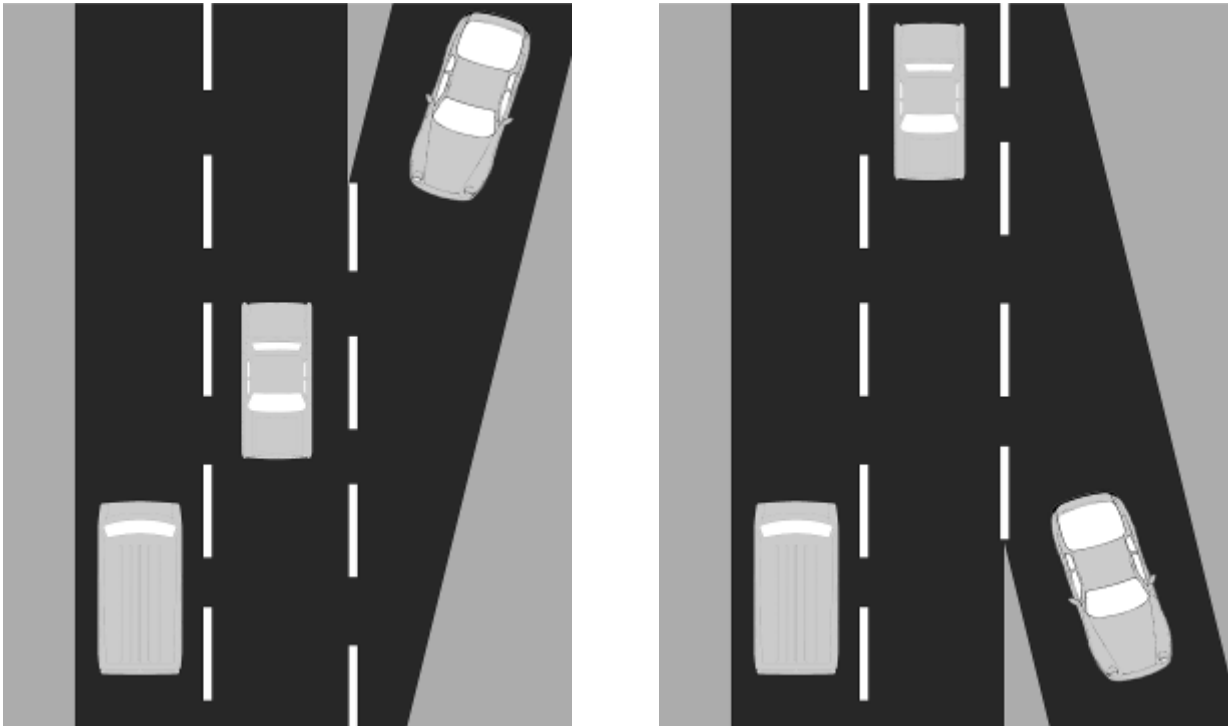


คุณลักษณะ		กลุ่มคุณลักษณะ		คุณลักษณะ
เส้นแบ่งครึ่งถนน		ประเภทเกาะกลาง		เส้นแบ่งครึ่งถนน
ดี		การทำเครื่องหมายนำทาง		ไม่เหมาะสม
1		จำนวนช่องจราจร		1

หมายเหตุ

ถนนทั้งสองสายบันทึกว่าอยู่ในประเภทเกาะกลาง = เส้นแบ่งครึ่งถนน เนื่องจากสิ่งนี้ควรมีอยู่บนท้องถนน แต่ไม่มีการแสดงแนวเส้นบนถนนทางด้านขวา
จึงบันทึกการทำเครื่องหมายนำทางว่า ไม่เหมาะสม

ตัวอย่างที่ 14



คุณลักษณะ	กลุ่มคุณลักษณะ	คุณลักษณะ
ช่องจราจรที่เข้ามารวมกัน	ประเภททางแยก	ไม่มี
1	จำนวนช่องจราจร	1

หมายเหตุ
<p>ในภาพทางด้านขวา ช่องทางจราจรแยกออกจากถนน ดังนั้นจึงบันทึกประเภททางแยกว่า "ไม่มี" (ช่องทางจราจรที่แยกออกไม่มีการบันทึกว่าเป็นทางแยก)</p> <p>ในภาพทางด้านซ้าย ช่องทางจราจรบรรจบกับถนน ดังนั้นจึงมีการบันทึกประเภททางแยกว่าเป็น "ช่องทางจราจรที่เข้ามารวมกัน"</p>