

เอกสารอ้างอิง



1. อุบัติเหตุบนทางหลวง กรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๑๐ - ๒๕๒๐
2. สรุปข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวง กองตำรวจทางหลวง ประจำปี พ.ศ. ๒๕๑๐
3. สถิติอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพมหานคร ในความรับผิดชอบของตำรวจนครบาล ประจำปี พ.ศ. ๒๕๒๐
4. กองสถิติฯ สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงสาธารณสุข สถิติสาธารณสุข ประเทศไทย
พ.ศ. ๒๕๒๐
5. กองสถิติฯ สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงสาธารณสุข สถิติสาธารณสุข ประเทศไทย
พ.ศ. ๒๕๒๐
6. Sabey, B.E., "Road Safety and Value for Money" , Paper to be Presented at a one-day seminar on "Road Safety- Remedial Action and the Local Authorities" to be held at the Connaught Rooms : London., 31st October 1979.
7. Baker, J.S. , "Traffic Accident Analysis" Transportation and Traffic Engineering Handbook, 3rd ed. New Jersey : Prentice - Hall. Inc. 1965.
8. Unpublished Materials of Transport and Road Research Laboratory (TRRL),
Department of the Environment., 1979
9. Box, P.C., "Accident Pattern Evaluation and Countermeasures", "Traffic Engineering" Vol. 46 No. 8 : Institute of Transportation Engineers., August 1976.
10. Ridley, G., "Engineering Techniques for Accident Prevention".,
Paper to be presented at a one-day seminar on "Road Safety - Remedial Action and the Local Authorities" to be held at the Connaught Rooms, London., 31st October 1979.

11. Traffic Institute of Northwestern University, "Improvement of the Present System of Traffic Accident Records" ., June 1963.
12. National Safety Council, "Standard City Traffic Accident Reporting System" , Traffic Safety Memo No. 69., 1962.
13. Jacobs, G.D. , Bardsley M.N. and Sayer, I., "Road accident data collection and analysis in developing contries", Transport and Research Laboratory, TRRL LABORATORY REPORT 676., Crowthorne, Berkshire, 1975.
14. Michalski, C.S. "Current Trends in Accident Analysis", Paper Presented at 52nd Ann. Meeting of AASHO., Nov. 1966.
15. A National Highway Accident Record Center Surveys and Research Corp., Washington D.C. ., Mar. 1966.
16. Box, P.C., "Traffic Accident Studies" , Manual of Traffic Engineering Studies, pp. 44-65. Institute of Transportation Engineers : , 1973.
17. Garrett, W.J. and Tharp, J.K., "Development of Improved Methods For Reduction of Traffic Accidents" , NCHRP Report 79, pp. 90-107 :, 1969.
18. Pignataro, L.J., "Accident Studies", Traffic Engineering theory and practice, pp. 273-289. Englewood Cliffs., New Jersey : Prentice - Hall , 1973.
19. Australian Road Federation (Aictorian Regional Comm.), The Victorian Road User Movement (RUM) Classification. Road Satety and Traffic Authority, Victoria : 1968.
20. Norden, M., Orlansky, J. and Jacob, H., "Application of Statistical Quality-Control Techniques to Analysis of Highway Accident Data". pp. 17-31. Washington, D.C. : 1956.

ภาคผนวก ก.

รายละเอียดการลงรหัสในชั้นที่ ๒ เพื่อการวิเคราะห์ด้วยคอมพิวเตอร์

ลำดับที่	รายการ	สัณนิษฐาน	รหัส	หมายเหตุ
๑	Node to Node			
	- First Node	๑ - ๗		
		๑ - ๓	๐๐๑ - ๑๔๐	รหัส ๐๐๑ - ๑๔๐ แทนชื่อถนนต่างๆ ที่ใช้ในกรวิเคราะห์คู่มือในตารางที่ ๑
		๔ - ๕	๐๑ - ๕๕	รหัส ๐๑ - ๕๕ แทนจำนวน node ของถนนสายนั้นๆ คู่มือในตารางที่ ๑
		๖ - ๗	๐๑ - ๕๕	รหัส ๐๑ - ๕๕ แทนสถานีตำรวจที่สังกัดของ node คู่มือในตารางที่ ๒
	- Second Node	๘ - ๑๔	๐๐๑ - ๑๔๐, ๐๑ - ๕๕, ๐๑ - ๕๕	ใช้รหัสทำนองเดียวกับ First Node
๒	วันในอาทิตย์	๑๕	๑ - ๗, ๘	๑ = อาทิตย์ ๒ = จันทร์ ๓ = อังคาร ๔ = พุธ ๕ = พฤหัสบดี ๖ = ศุกร์ ๗ = เสาร์ ๘ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล

ลำดับที่	รายการ	สคมภ	รหัส	หมายเหตุ
๓	เวลาที่เกิดเหตุ	๑๖ - ๑๘ ๑๖ - ๑๗ ๑๘ - ๑๘	๐๑ - ๒๔ ๐๐ - ๕๕	เริ่มตั้งแต่ ๐๑ นาฬิกาถึง ๒๔ นาฬิกา จำนวนนาฬิกาในแต่ละชั่วโมง
๔	วันที่เกิดเหตุ	๒๐ - ๒๑	๐๑ - ๓๑, ๕๕	เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑ ถึงวันที่ ๓๑ ๕๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๕	เดือนที่เกิดเหตุ	๒๒ - ๒๓	๐๑ - ๑๒, ๕๕	๑ = มกราคม ๒ = กุมภาพันธ์ ๓ = มีนาคม ๔ = เมษายน ๕ = พฤษภาคม ๖ = มิถุนายน ๗ = กรกฎาคม ๘ = สิงหาคม ๙ = กันยายน ๑๐ = ตุลาคม ๑๑ = พฤศจิกายน ๑๒ = ธันวาคม ๕๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๖	ปีที่เกิดเหตุ	๒๔ - ๒๕	๑๔ - ๒๐	ใช้ตัวเลขสองตัวสุดท้ายของ ปีพุทธศักราชที่ไว้ในกรวิ- เคราะห์ เช่น พ.ศ. ๒๕๑๔ = ๑๔

ลำดับที่	รายการ	สคมนา	รหัส	หมายเหตุ		
๗	กลางวันหรือกลางคืน	๒๒	๑ - ๓, ๕	๑ = กลางวัน ๒ = กลางคืน(มีแสงไฟ) ๓ = กลางคืน(ไม่มีแสงไฟ)		
๘	รหัสอุบัติเหตุ	๒๓ - ๒๕	๐๐๑ - ๑๕๐	ดูรายละเอียดของรหัสอุบัติเหตุ ในตารางที่ ๓		
๙	ชนิดผิวทาง	๓๐	๑ - ๓, ๕	๑ = ลาดยาง ๒ = คอนกรีต ๓ = ลูกรัง หิน กิ๊น		
๑๐	สภาพผิวทาง	๓๑ - ๓๒	๑ - ๓, ๕	๑ = เรียบ ๒ = เป็นคลื่น/หลุม/บ่อ ๓ = มีกองวัสดุ ๔ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล		
		๓๑			๑ - ๒, ๕	๑ = เบี่ยง ๒ = แหว่ง ๓ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
		๓๒				
๑๑	ลักษณะทาง	๓๓ - ๓๕	๑ - ๕, ๕	๑ = ทางตรง ๒ = ทางแยก ๓ = ทางโค้ง ๔ = วงเวียน ๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล		
		๓๓				

ลำดับที่	รายการ	สดมภ์	รหัส	หมายเหตุ
		๓๕	๑ - ๔, ๕	๑ = เขตสะพาน ๒ = ตัดกับทางรถไฟ ๓ = บริเวณเขา ๔ = ทางลาด ๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๑๒	ประเภททาง	๓๕ - ๓๖		
		๓๕	๑ - ๓, ๕	๑ = สองช่องจราจรวิ่ง ส่วนกัน ๒ = สี่ช่องจราจรวิ่ง ส่วนกัน ๓ = มากกว่าสี่ช่องจราจร ๔ = สี่ช่องจราจรมีถนน กั้นกลาง ๕ = มากกว่าสี่ช่องจราจร มีถนนกั้นกลาง ๖ = สองช่องจราจร วิ่งทางเดียว ๗ = มากกว่าสองช่อง จราจรวิ่งทางเดียว ๘ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล ๑ = มีช่องเฉพาะของรถ โดยสาร
		๓๖	๑ - ๓, ๕	

ลำดับที่	รายการ	สภมภ	รหัส	หมายเหตุ
๑๓	สำหรับหรือขอหา	๓๗ - ๓๘ ๓๗	๑ - ๔, ๕	<p>๒ = จราจร เปลี่ยนแปลง เป็นชั่วโมง เวลา</p> <p>๓ = อนุญาตให้จอดหรือ หยุดรถ</p> <p>๔ = ไม่อนุญาตให้จอดหรือ หยุดรถ</p> <p>๕ = มีทางเท้าข้างเดียว</p> <p>๖ = มีทางเท้าสองข้าง</p> <p>๗ = ไม่มีทางเท้า</p> <p>๘ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล</p> <p>๑ = ขีดรถเกินอัตราที่ กำหนด</p> <p>๒ = เชนงรถ</p> <p>๓ = คัดหน้า ใน ระยะ กระชั้นชิด</p> <p>๔ = คน/สัตว์ที่กีดหน้า ใน ระยะกระชั้นชิด</p> <p>๕ = ตามหลังรถคันอื่นใน ระยะกระชั้นชิด</p> <p>๖ = ไม่ให้สัญญาณจอด/ ชลอ/เสียบรรด</p>

ลำดับที่	รายการ	สคพ.	รหัส	หมายเหตุ
		๘๗ - ๘๙	๑๐ - ๑๖, ๘๘	๗ = ส่วนทองไม้ทรีไฟ ๘ = จอกรดในขณะมีไฟไม่จุดไฟ ๙ = ไม่มีกรบนที่กษัณมุข ๑๐ = ฝาเป็นเครื่องหมาย/ สัตตธาตุจรรยา ๑๑ = ไม่มีไฟทาบ/ไฟเบรค ๑๒ = บ้างระเปิด ๑๓ = กั้นส่ง/กั้นชักหุตุ ๑๔ = เบรค/กั้นแรงชำระ ๑๕ = หลับใน ๑๖ = เมาสุรา ๘๘ = ไม่มีกรบนที่กษัณมุข
๑๔	ความรุนแรง	๘๐	๑ - ๔, ๙	๑ = ทรัพย์สินเสียหาย อย่างเดียว ๒ = บาดเจ็บเล็กน้อย ๓ = บาดเจ็บสาหัส ๔ = มีคนตาย ๘ = ไม่มีกรบนที่กษัณมุข
๑๕	การควบคุมทางจรรยา	๘๑ - ๘๒ ๘๑	๑ - ๕, ๘	๑ = จำกัดความเร็ว ๒ = ป่าบจรรยา ๓ = สัตตธาตุไฟ

ลำดับที่	รายการ	สดมภ์	รหัส	หมายเหตุ
				๔ = สัญญาณไฟจราจร
				๕ = เส้นแบ่งของจราจร และลูกศร
				๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
		๔๒	๑ - ๔, ๕	๑ = เจ้าพนักงานจราจร
				๒ = มีทางข้าม/สะพานลอย
				๓ = มีทางม้าลาย
				๔ = ไม่มีการควบคุม
				๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๑๖	บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ	๔๓ - ๔๔		
		๔๓	๑ - ๔, ๕	๑ = เขตที่อยู่อาศัย
				๒ = เขตการค้า/ธุรกิจ
				๓ = เขตอุตสาหกรรม
				๔ = สถานศึกษา/โรงเรียน
				๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
		๔๔	๑ - ๓, ๕	๑ = ในเมือง
				๒ = ชานเมือง
				๓ = นอกเมือง
				๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๑๗	ความกว้างของผิวจราจร	๔๕ - ๔๘		
		๔๕ - ๔๖	๐๑ - ๒๐, ๕๕	ใส่ความกว้างของผิวจราจร หน่วยเป็นเมตร

ลำดับที่	รายการ	สดมภ์	รหัส	หมายเหตุ
		๕๓ - ๕๔	๐๑ - ๕๔, ๕๕	ใส่ความกว้างของผิวจราจร ส่วนที่เป็นถนนสองค่าแห่ง ของหน่วยเมตร ๕๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๑๘	ความกว้างของไหล่ทาง	๕๕ - ๕๒		
		๕๕ - ๕๐	๐๑ - ๒๐, ๕๕	ใส่ความกว้างของไหล่ทาง หน่วยเป็น เมตร ๕๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
		๕๑ - ๕๒	๐๑ - ๕๔, ๕๕	ใส่ความกว้างของไหล่ทาง ส่วนที่เป็นถนนสองค่าแห่ง ของ เมตร ๕๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๑๙	ความกว้างของช่องจราจร	๕๓ - ๕๖		
		๕๓ - ๕๔	๐๑ - ๒๐, ๕๕	ใส่ความกว้างของช่องจราจร หน่วยเป็น เมตร ๕๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
		๕๕ - ๕๖	๐๑ - ๕๔, ๕๕	ใส่ความกว้างของช่องจราจร ส่วนที่เป็นถนน ๒ ค่าแห่ง ของ เมตร ๕๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๒๐	ชนิดทรัพย์สินเสียหาย ของทางราชการ	๕๗ - ๕๘		
		๕๗	๑ - ๔, ๕	๑ = ผิวทาง

ลำดับที่	รายการ	สดมภ์	รหัส	หมายเหตุ
		๕๕	๑ - ๔, ๕	๒ = สะพาน ๓ = อุปกรณ์ไฟฟ้าและ แสงสว่าง ๔ = อุปกรณ์ไฟสัญญาณ ๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล ๑ = บำรุงจราจร/ป้าย ทางหลวง ๒ = การค้รถ/รั้วริมทาง/ หลักรั้วโค้ง ๓ = เกาะ/รั้วกั้นกลางถนน ๔ = หลักรั้ว กม./ หลักรั้วป้ายเขตทาง ๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๒๑	ความเสียหายของ ทางราชการ	๕๕ - ๖๔	๐๐๐๐๐๑ - ๕๕๕๕๕๕, ๕๕๕๕๕๕	ได้ค่าความเสียหายของทาง ราชการ เป็นจำนวนเงินบาท ๕๕๕๕๕๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๒๒	ความเสียหายของ เอกชน	๖๕ - ๗๐	๐๐๐๐๐๑ - ๕๕๕๕๕๕, ๕๕๕๕๕๕	ได้ค่าความเสียหายของ เอกชนเป็นจำนวนเงินบาท ๕๕๕๕๕๕ = ไม่มีการบันทึก ข้อมูล

ลำดับที่	รายการ	สคณั	รหัส	หมายเหตุ
๒๓	คนขับ ๑	๓๖	๑ - ๒, ๕	<p>คู่มือที่ ๑ ซึ่งเป็นผู้ขับขี่</p> <p>๑ = เพศชาย(ทรัพย์สินเสียหาย)</p> <p>๒ = เพศหญิง(ทรัพย์สินเสียหาย)</p> <p>๓ = เพศชาย(บาดเจ็บเล็กน้อย)</p> <p>๔ = เพศหญิง(บาดเจ็บเล็กน้อย)</p> <p>๕ = เพศชาย(บาดเจ็บสาหัส)</p> <p>๖ = เพศหญิง(บาดเจ็บสาหัส)</p> <p>๗ = เพศชาย(ตาย)</p> <p>๘ = เพศหญิง(ตาย)</p> <p>๙ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล</p>
๒๔	อายุคน	๓๒ - ๓๓	๐๑ - ๕๘, ๕๙	<p>อายุของคู่มือที่ ๑</p> <p>ซึ่งเป็นผู้ขับขี่</p> <p>๕๙ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล</p>
๒๕	อาชีพ	๓๔	๑ - ๓, ๕	<p>อาชีพของคู่มือที่ ๑</p> <p>ซึ่งเป็นผู้ขับขี่</p> <p>๑ = รัฐบาลการ</p> <p>๒ = รัฐบาล</p> <p>๓ = ค้าขาย</p> <p>๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล</p>

ลำดับที่	รายการ	สคพ.	รหัส	หมายเหตุ
๒๖	สัญชาติ	๓๕	๑ - ๒, ๕	สัญชาติของคู่กรณีคนที่ ๑ ซึ่ง เป็นผู้ขี้ขี้ ๑ = ไทย ๒ = ชาตินอื่นๆ ๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๒๗	ชนิดรถ	๓๖ - ๓๗	๐๑ - ๑๒, ๕๕	ชนิดรถของคู่กรณีคนที่ ๑ ซึ่ง เป็นผู้ขี้ขี้ ๐๑ = จักรยาน ๒ ล้อ ๐๒ = จักรยานยนต์ ๐๓ = สามล้อเครื่อง ๐๔ = รถสองแถว ๐๕ = รถบรรทุก ๔ ล้อ ๐๖ = รถโดยสารประจำทาง ๐๗ = รถบรรทุก ๖ ล้อ ๐๘ = รถบรรทุก ๑๐ ล้อ ๐๙ = รถยนต์ส่วนบุคคลและปิก- อับ ๑๐ = รถแท็กซี่ ๑๑ = รถลาก/ล้อเลื่อน ๑๒ = รถลากเท้า เลอร์ ๕๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๒๘	ปีหรือรถ	๓๘ - ๓๙	๐๑ - ๕๘, ๕๕	หมายเลขทะเบียนรถที่หรือรถ ในตารางที่ ๕

ลำดับที่	รายการ	ศตมว	รหัส	หมายเหตุ
	หมายเลขทะเบียน	๘๐ - ๘๕		
		๘๐ - ๘๑	๐๑ - ๗๒, ๐๐	รหัสแทนจังหวัดต่างๆ ใน ประเทศไทย กุญแจละเอียด รหัสจังหวัดในตารางที่ ๕ ๐๐ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
		๘๒ - ๘๕	๐๐๐๑ - ๙๙๙๙, ๐๐๐๐	รหัสแทนหมายเลขทะเบียน ของยานพาหนะ ๐๐๐๐ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๓๐	คนขับ ๒	๘๖	๑ - ๒, ๙	ทำนองเดียวกับ ลำดับที่ ๒๓
๓๑	อายุคน	๘๗ - ๘๘	๐๑ - ๙๘, ๙๙	" " " ๒๔
๓๒	อาชีพ	๘๙	๑ - ๓, ๙	" " " ๒๕
๓๓	สัญชาติ	๙๐	๑ - ๒, ๙	" " " ๒๖
๓๔	ชนิดรถ	๙๑ - ๙๒	๐๑ - ๑๒, ๙๙	" " " ๒๗
๓๕	ปีทอรถ	๙๓ - ๙๔	๐๑ - ๙๘, ๙๙	" " " ๒๘
๓๖	หมายเลขทะเบียน	๙๕ - ๑๐๐	๐๑ - ๗๒, ๐๐ ๐๐๐๑ - ๙๙๙๘, ๙๙๙๙	" " " ๒๙
๓๗	คนขับ ๓	๑๐๑	๑ - ๒, ๙	" " " ๒๓
๓๘	อายุคน	๑๐๒ - ๑๐๓	๐๑ - ๙๘, ๙๙	" " " ๒๔
๓๙	อาชีพ	๑๐๔	๑ - ๓, ๙	" " " ๒๕
๔๐	สัญชาติ	๑๐๕	๑ - ๒, ๙	" " " ๒๖
๔๑	ชนิดรถ	๑๐๖ - ๑๐๗	๐๑ - ๑๒, ๙๙	" " " ๒๗
๔๒	ปีทอรถ	๑๐๘ - ๑๐๙	๐๑ - ๙๘, ๙๙	" " " ๒๘

ลำดับที่	รายการ	สดมภ์	รหัส	หมายเหตุ
๔๓	หมายเลขทะเบียน	๑๑๐ - ๑๑๕	๐๑ - ๗๒, ๐๐ ; ๐๐๐๑-๕๕๕๕, ๐๐๐๐	ทำนองเดียวกับกับ ลำดับที่ ๒๕
๔๔	คนขับเกิน ๓	๑๑๖	๑, ๕	ใส่หมายเลข ๑ ในช่องนี้ ในกรณีที่มีคูกรณีที่เป็นผู้ขับขี่ เกิน ๓ คน ๕ = ไม่มีกรณีดังกล่าว
๔๕	คนโดยสาร ๑	๑๑๗	๑ - ๒, ๕	คูกรณีที่ ๑ ซึ่งเป็นคนโดยสาร ๑ = เพศชาย(ทรัพย์สิน - เสียชีวิต) ๒ = เพศหญิง(ทรัพย์สิน - เสียชีวิต) ๓ = เพศชาย(บาดเจ็บ - เล็กน้อย) ๔ = เพศหญิง(บาดเจ็บ - เล็กน้อย) ๕ = เพศชาย(บาดเจ็บสาหัส) ๖ = เพศหญิง(บาดเจ็บสาหัส) ๗ = เพศชาย (ตาย) ๘ = เพศหญิง (ตาย) ๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๔๖	อายุคน	๑๑๘ - ๑๑๙	๐๑ - ๕๘, ๕๕	อายุของคูกรณีที่ ๑ ซึ่งเป็น ผู้โดยสาร ๕๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล

ลำดับที่	รายการ	สภมภ	รหัส	หมายเหตุ
๔๗	อาชีพ	๑๒๐	๑ - ๓, ๕	อาชีพของคูกรณีที่ ๑ ซึ่งเป็น ผู้โดยสาร ๑ = รับราชการ ๒ = รับจ้าง ๓ = ค้าขาย ๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๔๘	สัญชาติ	๑๒๑	๑ - ๒, ๕	สัญชาติของคูกรณีคนที่ ๑ ซึ่งเป็นชนโดยสาร ๑ = ไทย ๒ = ชาติอื่น ๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๔๙	คนโดยสาร ๒	๑๒๒	๑ - ๒, ๕	ทำนองเดียวกับ ลำดับที่ ๔๘
๕๐	อายุคน	๑๒๓ - ๑๒๔	๐๑ - ๕๕, ๕๕	" " " ๕๖
๕๑	อาชีพ	๑๒๕	๑ - ๓, ๕	" " " ๕๗
๕๒	สัญชาติ	๑๒๖	๑ - ๒, ๕	" " " ๕๘
๕๓	คนโดยสาร ๓	๑๒๗	๑ - ๒, ๓	" " " ๕๙
๕๔	อายุคน	๑๒๘ - ๑๒๙	๐๑ - ๕๕, ๕๕	" " " ๖๐
๕๕	อาชีพ	๑๓๐	๑ - ๓, ๕	" " " ๖๑
๕๖	สัญชาติ	๑๓๑	๑ - ๒, ๕	" " " ๖๒
๕๗	คนโดยสารเกิน ๓	๑๓๒	๒, ๕	ใส่หมายเลข ๒ ในช่องนี้ ในกรณีที่มีคูกรณีที่เป็นคนโดยสาร เกิน ๓ คน ๕ = ไม่มีกรณีดังกล่าว

ลำดับที่	รายการ	สคมภ	รหัส	หมายเหตุ
๕๘	คนเดินเท้า ๑	๑๓๓	๑ - ๒, ๕	<p>คู่มือที่เป็นคนเดินเท้าคนที่ ๑</p> <p>๑ = เพศชาย(ทรัพย์สิน - เลี้ยงหาย)</p> <p>๒ = เพศหญิง(ทรัพย์สิน - เลี้ยงหาย)</p> <p>๓ = เพศชาย(ขาดเจ็บ - เล็กน้อย)</p> <p>๔ = เพศหญิง(ขาดเจ็บ - เล็กน้อย)</p> <p>๕ = เพศชาย(ขาดเจ็บสาหัส)</p> <p>๖ = เพศหญิง(ขาดเจ็บสาหัส)</p> <p>๗ = เพศชาย(ตาย)</p> <p>๘ = เพศหญิง(ตาย)</p> <p>๙ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล</p>
๕๙	อาชญากร	๑๓๔ - ๑๓๕	๐๑ - ๕๘, ๕๙	<p>อาชญากรของคู่มือที่เป็นคนเดินเท้าคนที่ ๑</p> <p>๕๙ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล</p>
๖๐	อาชีพ	๑๓๖	๑ - ๓, ๕	<p>อาชีพของคู่มือที่เป็นคนเดินเท้าคนที่ ๑</p> <p>๑ = รับราชการ</p> <p>๒ = รับจ้าง</p> <p>๓ = ค้าขาย</p> <p>๔ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล</p>

ลำดับที่	รายการ	ศกพภ	รหัส	หมายเหตุ
๖๐	อาชีพ	๑๓๖	๑ - ๓, ๕	อาชีพของคูกรณีที่เป็นคนเดินเท้า คนที่ ๑ ๑ = รับราชการ ๒ = รับจ้าง ๓ = ค้าขาย ๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๖๑	สัญชาติ	๑๓๗	๑ - ๒, ๕	สัญชาติของคูกรณีที่เป็นคนเดินเท้า คนที่ ๑ ๑ = ไทย ๒ = ชาตินี้ ๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๖๒	คนเดินเท้า ๒	๑๓๘	๑ - ๒, ๕	ท่านอง เดียวกันกับ ลำดับที่ ๕๘
๖๓	อายุคน	๑๓๙ - ๑๔๐	๐๑ - ๕๘, ๕๙	" " " ๕๙
๖๔	อาชีพ	๑๔๑	๑ - ๓, ๕	" " " ๖๐
๖๕	สัญชาติ	๑๔๒	๑ - ๒, ๕	" " " ๖๑
๖๖	คนเดินเท้า ๓	๑๔๓	๑ - ๒, ๕	" " " ๕๘
๖๗	อายุคน	๑๔๔ - ๑๔๕	๐๑ - ๕๘, ๕๙	" " " ๕๙
๖๘	อาชีพ	๑๔๕	๑ - ๓, ๕	" " " ๖๐
๗๐	คนเดินเท้า เกิน ๓	๑๔๘	๓, ๕	ใส่หมายเลข ๓ ในช่องนี้ในกรณี ที่มีคูกรณีที่เป็นคนเดินเท้า เกิน ๓ คน ๕ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล

ลำดับที่	รายการ	สดมภ์	รหัส	หมายเหตุ
๗๑	ทัศนวิสัย	๑๔๕	๑ - ๗, ๘	๑ = แจ่มใส ๒ = มีหมอก ๓ = มีควัน/ฝุ่น ๔ = มีไฟฟ้าแสงสว่าง ๕ = มีไฟไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง ๖ = แสงอาทิตย์แยงตา ๗ = ขยะบนสทก ๘ = ไม่มีการบันทึกข้อมูล
๗๒	ความยาวของ Control section	๑๕๐ - ๑๕๓ ๑๕๐ - ๑๕๑ ๑๕๒ - ๑๕๓	๐๑ - ๘๘ ๐๑ - ๘๘	ระบบทางระหว่าง node(link) หรือ control section มีหน่วยเป็น กม. ระบบทางระหว่าง node(link) หรือ control section ส่วนที่เป็นทศนิยม ๒ ตำแหน่ง ของหน่วยเป็น กม.
๗๓	ADT (Average Daily Traffic)	๑๖๔ - ๑๖๐	๐๐๐๐๐๐๑ - ๘๘๘๘๘๘๘	ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวัน ของ control section นั้นๆ หน่วยเป็น คัน/วัน

ตารางที่ ๑ รหัสชื่อถนนและรหัสจำนวน nodes

ลำดับที่	ชื่อถนน	รหัสชื่อถนน	รหัสแสดงจำนวน nodes	หมายเหตุ
๑	วิภาวดีรังสิต	๐๐๑	๐๐๑๐๑ - ๐๐๑๒๐	รหัส ๓ ทิวแรกแทน
๒	พระรามสี่	๐๐๒	๐๐๒๐๑ - ๐๐๒๑๘	ชื่อถนน รหัส ๒ ทิว
๓	ราชดำเนินนอก	๐๐๓	๐๐๓๐๑ - ๐๐๓๐๖	ถัดมาแทนจำนวน
๔	พญาไท	๐๐๔	๐๐๔๐๑ - ๐๐๔๑๑	nodes บนถนนสาย
๕	พหลโยธิน	๐๐๕	๐๐๕๐๑ - ๐๐๕๒๘	นั้นๆ เช่น ๐๐๑๐๑ -
๖	ลาดพร้าว	๐๐๖	๐๐๖๐๑ - ๐๐๖๑๕	๐๐๑๒๐ หมายความว่า
๗	เพชรบุรี	๐๐๗	๐๐๗๐๑ - ๐๐๗๑๘	ว่า ถนนวิภาวดีรังสิต
๘	สุขุมวิท	๐๐๘	๐๐๘๐๑ - ๐๐๘๒๒	มีจำนวน nodes
๙	พระรามหนึ่ง	๐๐๙	๐๐๙๐๑ - ๐๐๙๐๘	ทั้งสิ้น ๒๐ nodes
๑๐	ราชดำเนินกลาง	๐๑๐	๐๑๐๐๑ - ๐๑๐๐๖	ตั้งแต่หมายเลข ๐๑
๑๑	ราชวิถี	๐๑๑	๐๑๑๐๑ - ๐๑๑๑๒	ถึง ๒๐ รหัสชื่อถนน
๑๒	พระรามหก	๐๑๒	๐๑๒๐๑ - ๐๑๒๑๑	ตั้งแต่ ๐๐๑ - ๐๒๑
๑๓	ตากสิน	๐๑๓	๐๑๓๐๑ - ๐๑๓๑๐	เป็นถนนประเภท
๑๔	รัชดาภิเษก	๐๑๔	๐๑๔๐๑ - ๐๑๔๑๘	Major Arterial
๑๕	กรุงเทพฯ - นนทบุรี	๐๑๕	๐๑๕๐๑ - ๐๑๕๐๖	
๑๖	พระรามห้า	๐๑๖	๐๑๖๐๑ - ๐๑๖๑๒	
๑๗	รามอินทรา	๐๑๗	๐๑๗๐๑ - ๐๑๗๑๒	
๑๘	อิทรพิทักษ์	๐๑๘	๐๑๘๐๑ - ๐๑๘๐๖	
๑๙	จรัญสนิทวงศ์	๐๑๙	๐๑๙๐๑ - ๐๑๙๑๓	
๒๐	เพชรเกษม	๐๒๐	๐๒๐๐๑ - ๐๒๐๐๗	
๒๑	สุขสวัสดิ์	๐๒๑	๐๒๑๐๑ - ๐๒๑๐๘	
๒๒	เจริญกรุง	๐๒๒	๐๒๒๐๑ - ๐๒๒๓๐	รหัสชื่อถนนตั้งแต่

ลำดับที่	ชื่อถนน	รหัสชื่อถนน	รหัสแสดงจำนวนnodes	หมายเหตุ
๒๓	เจริญกรุง	๐๒๓	๐๒๓๐๑ - ๐๒๓๑๐	๐๒๒ - ๑๐๕ เป็น ถนนประเภท Minor Arterial
๒๔	หลานหลวง	๐๒๔	๐๒๔๐๑ - ๐๒๔๐๕	
๒๕	กรุงเกษม	๐๒๕	๐๒๕๐๑ - ๐๒๕๑๐	
๒๖	ประชาธิปไตย	๐๒๖	๐๒๖๐๑ - ๐๒๖๐๘	
๒๗	พิษณุโลก	๐๒๗	๐๒๗๐๑ - ๐๒๗๐๖	
๒๘	นครสวรรค์	๐๒๘	๐๒๘๐๑ - ๐๒๘๐๕	
๒๙	ราชปรารภ	๐๒๙	๐๒๙๐๑ - ๐๒๙๐๔	
๓๐	บำรุงเมือง	๐๓๐	๐๓๐๐๑ - ๐๓๐๑๖	
๓๑	ประชาธิปไตย	๐๓๑	๐๓๑๐๑ - ๐๓๑๐๔	
๓๒	พระสุเมรุ	๐๓๒	๐๓๒๐๑ - ๐๓๒๐๔	
๓๓	บ้านหม้อ	๐๓๓	๐๓๓๐๑ - ๐๓๓๐๓	
๓๔	สีลม	๐๓๔	๐๓๔๐๑ - ๐๓๔๑๑	
๓๕	นางสีนิจี	๐๓๕	๐๓๕๐๑ - ๐๓๕๑๐	
๓๖	อรัญญิก	๐๓๖	๐๓๖๐๑ - ๐๓๖๐๓	
๓๗	บรรทัดทอง	๐๓๗	๐๓๗๐๑ - ๐๓๗๑๑	
๓๘	แจ้งวัฒนะ	๐๓๘	๐๓๘๐๑ - ๐๓๘๐๘	
๓๙	พญา	๐๓๙	๐๓๙๐๑ - ๐๓๙๐๕	
๔๐	ดินแดง	๐๔๐	๐๔๐๐๑ - ๐๔๐๐๓	
๔๑	ประชากรหมู่ที่ ๑	๐๔๑	๐๔๑๐๑ - ๐๔๑๐๖	
๔๒	ประชากรหมู่ที่ ๒	๐๔๒	๐๔๒๐๑ - ๐๔๒๐๓	
๔๓	จักรพงษ์	๐๔๓	๐๔๓๐๑ - ๐๔๓๐๕	
๔๔	นครไชยศรี	๐๔๔	๐๔๔๐๑ - ๐๔๔๐๕	

ลำดับที่	ชื่องาน	รหัสชื่องาน	รหัสแสดงจำนวน nodes	หมายเหตุ
๕๕	วรจักร	๐๕๕	๐๕๕๐๑ - ๐๕๕๐๖	
๕๖	จักรพรรดิพงษ์	๐๕๖	๐๕๖๐๑ - ๐๕๖๐๕	
๕๗	จันทร์	๐๕๗	๐๕๗๐๑ - ๐๕๗๐๘	
๕๘	ศรีเพชร	๐๕๘	๐๕๘๐๑ - ๐๕๘๐๓	
๕๙	สามเสน	๐๕๙	๐๕๙๐๑ - ๐๕๙๑๐	
๕๐	สุโขทัย	๐๕๐	๐๕๐๐๑ - ๐๕๐๐๖	
๕๑	พิชัย	๐๕๑	๐๕๑๐๑ - ๐๕๑๐๘	
๕๒	จักรวรรดิ	๐๕๒	๐๕๒๐๑ - ๐๕๒๐๕	
๕๓	งามวงศ์วาน	๐๕๓	๐๕๓๐๑ - ๐๕๓๐๘	
๕๔	เทอดดำรินทร์	๐๕๔	๐๕๔๐๑ - ๐๕๔๐๖	
๕๕	สวรรคโลก	๐๕๕	๐๕๕๐๑ - ๐๕๕๐๔	
๕๖	สันติภาพ	๐๕๖	๐๕๖๐๑ - ๐๕๖๐๓	
๕๗	พลับพลาไชย	๐๕๗	๐๕๗๐๑ - ๐๕๗๐๕	
๕๘	ลูกหลวง	๐๕๘	๐๕๘๐๑ - ๐๕๘๐๕	
๕๙	ทรงวาด	๐๕๙	๐๕๙๐๑ - ๐๕๙๐๖	
๖๐	มหาไชย	๐๖๐	๐๖๐๐๑ - ๐๖๐๐๓	
๖๑	พระโขนง - คลองตัน	๐๖๑	๐๖๑๐๑ - ๐๖๑๐๕	
๖๒	บ้านพลับพลาไชย	๐๖๒	๐๖๒๐๑ - ๐๖๒๐๖	
๖๓	สาทรเหนือ	๐๖๓	๐๖๓๐๑ - ๐๖๓๐๕	
๖๔	สาทรใต้	๐๖๔	๐๖๔๐๑ - ๐๖๔๐๕	
๖๕	หน้าพระธาตุ	๐๖๕	๐๖๕๐๑ - ๐๖๕๐๕	
๖๖	วิสุทธิชัยกรีย์	๐๖๖	๐๖๖๐๑ - ๐๖๖๐๔	

ลำดับที่	ชื่อถนน	รหัสชื่อถนน	รหัสแสดงจำนวน nodes	หมายเหตุ
๒๓	อุดมการณ์	๐๒๓	๐๒๓๐๑ - ๐๒๕๐๒	
๒๔	กินสอ	๐๒๔	๐๒๔๐๑ - ๐๒๔๐๒	
๒๕	สุรวงศ์	๐๒๕	๐๒๕๐๑ - ๐๒๕๐๓	
๓๐	อโศก-ดินแดง	๐๓๐	๐๓๐๐๑ - ๐๓๐๐๔	
๓๑	สีทอง	๐๓๑	๐๓๑๐๑ - ๐๓๑๐๕	
๓๒	สุนทรโวษา	๐๓๒	๐๓๒๐๑ - ๐๓๒๐๕	
๓๓	พระอาทิตย์	๐๓๓	๐๓๓๐๑ - ๐๓๓๐๓	
๓๔	วิบูลย์	๐๓๔	๐๓๔๐๑ - ๐๓๔๐๒	
๓๕	มหาพฤฒาราม	๐๓๕	๐๓๕๐๑ - ๐๓๕๐๔	
๓๖	ท้ายวัง	๐๓๖	๐๓๖๐๑ - ๐๓๖๐๔	
๓๗	ราชดำเนินใน	๐๓๗	๐๓๗๐๑ - ๐๓๗๐๔	
๓๘	ราชดำริห์	๐๓๘	๐๓๘๐๑ - ๐๓๘๐๕	
๓๙	ชัยวงศ์	๐๓๙	๐๓๙๐๑ - ๐๓๙๐๕	
๔๐	เสือป่า	๐๔๐	๐๔๐๐๑ - ๐๔๐๐๓	
๔๑	อำนวยการสงคราม	๐๔๑	๐๔๑๐๑ - ๐๔๑๐๕	
๔๒	พระโขนง-บางกะปิ	๐๔๒	๐๔๒๐๑ - ๐๔๒๑๐	
๔๓	หน้าพระลาน	๐๔๓	๐๔๓๐๑ - ๐๔๓๐๔	
๔๔	รองเมือง	๐๔๔	๐๔๔๐๑ - ๐๔๔๐๕	
๔๕	อินทามาระ	๐๔๕	๐๔๕๐๑ - ๐๔๕๐๒	
๔๖	เขาวราช	๐๔๖	๐๔๖๐๑ - ๐๔๖๐๓	
๔๗	มิตรพันธ์	๐๔๗	๐๔๗๐๑ - ๐๔๗๐๓	
๔๘	ไมตรีจิต	๐๔๘	๐๔๘๐๑ - ๐๔๘๐๒	

ลำดับที่	ชื่อก่อน	รหัสชื่อก่อน	รหัสแสดงจำนวน nodes	หมายเหตุ
๘๘	หลวง	๘๘	๘๘๐๑ - ๘๘๐๘	
๘๙	ราชินี	๘๙	๘๙๐๑ - ๘๙๐๘	
๙๐	สาธุประดิษฐ์	๙๐	๙๐๑๑ - ๙๐๑๗	
๙๑	ทหาร	๙๑	๙๑๒๐๑ - ๙๑๒๐๘	
๙๒	ประติพัท	๙๒	๙๒๓๐๑ - ๙๒๓๐๖	
๙๓	ราชสีมา	๙๓	๙๓๔๐๑ - ๙๓๔๐๖	
๙๔	สมเด็จพระเจ้าพระยา	๙๔	๙๔๕๐๑ - ๙๔๕๐๖	
๙๕	ประชาธิปไตย	๙๕	๙๕๖๐๑ - ๙๕๖๐๖	
๙๖	วชิราวุธ	๙๖	๙๖๗๐๑ - ๙๖๗๐๖	
๙๗	เทวสถาน	๙๗	๙๗๘๐๑ - ๙๗๘๐๖	
๙๘	พรานนก	๙๘	๙๘๙๐๑ - ๙๘๙๐๖	
๑๐๐	อิสระภาพ	๑๐๐	๑๐๐๐๑ - ๑๐๐๐๘	
๑๐๑	มไหสวรรค์	๑๐๑	๑๐๑๐๑ - ๑๐๑๐๖	
๑๐๒	อรุณอินทร์	๑๐๒	๑๐๒๐๑ - ๑๐๒๐๖	
๑๐๓	ลาวคนอง-จอมทอง	๑๐๓	๑๐๓๐๑ - ๑๐๓๐๖	
๑๐๔	ลาดหญ้า	๑๐๔	๑๐๔๐๑ - ๑๐๔๐๖	
๑๐๕	เจริญรัฐ	๑๐๕	๑๐๕๐๑ - ๑๐๕๐๖	
๑๐๖	เจริญนคร	๑๐๖	๑๐๖๐๑ - ๑๐๖๐๖	
๑๐๗	พระปิ่นเกล้า	๑๐๗	๑๐๗๐๑ - ๑๐๗๐๖	
๑๐๘	สุวามิบาล ๑	๑๐๘	๑๐๘๐๑ - ๑๐๘๐๖	
๑๐๙	สุวามิบาล ๒	๑๐๙	๑๐๙๐๑ - ๑๐๙๐๖	
๑๑๐	สุรศักดิ์	๑๑๐	๑๑๐๐๑ - ๑๑๐๐๓	รหัสชื่อก่อนตั้งแต่

ลำดับที่	ชื่อถนน	รหัสชื่อถนน	รหัสใส่คงจำนวน nodes	หมายเหตุ
๑๑๑	ปิ่น	๑๑๑	๑๑๑๐๑ - ๑๑๑๐๒	๑๑๐ - ๑๔๐ เป็นถนน
๑๑๒	คอนแวน	๑๑๒	๑๑๒๐๑ - ๑๑๒๐๓	ประเภท Collector
๑๑๓	นเรศ	๑๑๓	๑๑๓๐๑ - ๑๑๓๐๒	
๑๑๔	เชื้อเพลิง	๑๑๔	๑๑๔๐๑ - ๑๑๔๐๒	
๑๑๕	ตรอกพุทธ	๑๑๕	๑๑๕๐๑ - ๑๑๕๐๕	
๑๑๖	ขอมรวนฤติ	๑๑๖	๑๑๖๐๑ - ๑๑๕๐๖	
๑๑๗	คำรงรักษ์	๑๑๗	๑๑๗๐๑ - ๑๑๗๐๔	
๑๑๘	ขอมอโศก	๑๑๘	๑๑๘๐๑ - ๑๑๘๐๕	
๑๑๙	ขอมเอมย์	๑๑๙	๑๑๙๐๑ - ๑๑๙๐๘	
๑๒๐	ขอมทองหล่อ	๑๒๐	๑๒๐๐๑ - ๑๒๐๐๘	
๑๒๑	รางน้ำ	๑๒๑	๑๒๑๐๑ - ๑๒๑๐๔	
๑๒๒	โยธี	๑๒๒	๑๒๒๐๑ - ๑๒๒๐๔	
๑๒๓	สุคันธาราม	๑๒๓	๑๒๓๐๑ - ๑๒๓๐๔	
๑๒๔	เศวทรศิริ	๑๒๔	๑๒๔๐๑ - ๑๒๔๐๔	
๑๒๕	ขอมอนนุช	๑๒๕	๑๒๕๐๑ - ๑๒๕๐๖	
๑๒๖	ประชาสงเคราะห์	๑๒๖	๑๒๖๐๑ - ๑๒๖๐๖	
๑๒๗	เป็นอากาศ	๑๒๗	๑๒๗๐๑ - ๑๒๗๐๖	
๑๒๘	ขอมสายน้ำทิพย์	๑๒๘	๑๒๘๐๑ - ๑๒๘๐๔	
๑๒๙	ขอมนภาศัพท	๑๒๙	๑๒๙๐๑ - ๑๒๙๐๔	
๑๓๐	ขอมกล้วยน้ำไท	๑๓๐	๑๓๐๐๑ - ๑๓๐๐๖	
๑๓๑	ขอมนานาเหนือ	๑๓๑	๑๓๑๐๑ - ๑๓๑๐๓	
๑๓๒	จุฬารอย ๑๒	๑๓๒	๑๓๒๐๑ - ๑๓๒๐๖	


ลำดับที่	ชื่องาน	รหัสชื่องาน	รหัสแสดงจำนวน nodes	หมายเหตุ
๑๓๓	สี่พระยา	๑๓๓	๑๓๓๐๑ - ๑๓๓๐๕	
๑๓๔	ขอบเขตนครดุสิต	๑๓๔	๑๓๔๐๑ - ๑๓๔๐๖	
๑๓๕	ไผ่เงิน	๑๓๕	๑๓๕๐๑ - ๑๓๕๐๓	
๑๓๖	ทากินแกง	๑๓๖	๑๓๖๐๑ - ๑๓๖๐๔	
๑๓๗	ขอบวัดสังฆะจาย	๑๓๗	๑๓๗๐๑ - ๑๓๗๐๔	
๑๓๘	ประชาอุทิศ	๑๓๘	๑๓๘๐๑ - ๑๓๘๐๓	
๑๓๙	เจริญเมือง	๑๓๙	๑๓๙๐๑ - ๑๓๙๐๖	
๑๔๐	จรัสเมือง	๑๔๐	๑๔๐๐๑ - ๑๔๐๐๓	

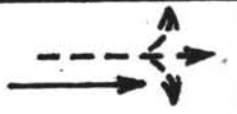
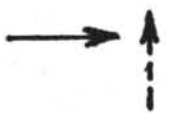




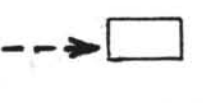
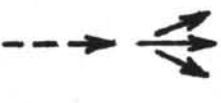
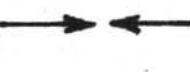
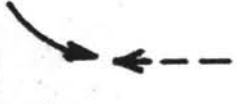
ตารางที่ ๒ รหัสสถานีตำรวจที่ตั้งกักของ nodes

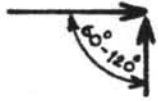

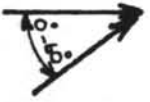







ลำดับที่	ชื่อสถานีตำรวจ	รหัส	หมายเหตุ	
๑	ตำรวจราษฎร์	๐๑	รหัส ๐๑ - ๑๙ อยู่ในสังกัด ของกองบังคับการตำรวจ นครบาลเหนือ	
๒	พระราชวัง	๐๒		
๓	จักรวรรดิ	๐๓		
๔	นางเส็ง	๐๔		
๕	ชนะสงคราม	๐๕		
๖	สามเสน	๐๖		
๗	พญาไท	๐๗		
๘	ดุสิต	๐๘		
๙	ห้วยขวาง	๐๙		
๑๐	บางซื่อ	๑๐		
๑๑	บางเขน	๑๑		
๑๒	เตาปูน	๑๒		
๑๓	หัวหมาก	๑๓		
๑๔	มีนบุรี	๑๔		
๑๕	หนองจอก	๑๕		
๑๖	คันนายาว	๑๖		
๑๗	เจ็บบรรทัด	๑๗		
๑๘	พลับพลาไชย ๑	๑๘		รหัส ๑๘ - ๒๕ อยู่ในสังกัด ของกองบังคับการตำรวจ นครบาลใต้
๑๙	พลับพลาไชย ๒	๑๙		
๒๐	ปทุมวัน	๒๐		
๒๑	บางรัก	๒๑		
๒๒	ยานนาวา	๒๒		

ลำดับที่	ชื่อสถานที่ราชการ	รหัส	หมายเหตุ
๒๓	วัดพระยาไกร	๒๓	
๒๔	ลุมพินี	๒๔	
๒๕	ทุ่งมหาเมฆ	๒๕	
๒๖	พระโขนง ๑	๒๖	
๒๗	พระโขนง ๒	๒๗	
๒๘	ประเวศน์	๒๘	
๒๙	จรเข้ ^{๒๒} น้อย	๒๙	
๓๐	บางปีเรือ	๓๐	รหัส ๓๐ - ๔๔ อยู่ในสังกัด ของกองบังคับการตำรวจ นครบาลธนบุรี
๓๑	บุบผาราม	๓๑	
๓๒	สำเหร่	๓๒	
๓๓	ราษฎร์บูรณะ	๓๓	
๓๔	บางพลัด	๓๔	
๓๕	บางกอกน้อย	๓๕	
๓๖	บางกอกใหญ่	๓๖	
๓๗	คลองตัน	๓๗	
๓๘	ท่าพระ	๓๘	
๓๙	วัดรวก	๓๙	
๔๐	ภาษีเจริญ	๔๐	
๔๑	บางขุนเทียน	๔๑	
๔๒	บางเสาธง	๔๒	
๔๓	หลักสอง	๔๓	
๔๔	หนองแขม	๔๔	




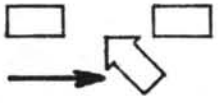







ลำดับที่	ชื่อสถานที่สำรวจ	รหัส	หมายเหตุ
๔๕	บางโพ	๔๕	
๔๖	ท่าข้าม	๔๖	
๔๗	ปากคลองสาน	๔๗	
๔๘	บางเขิน	๔๘	
๔๙	คัมเพ็งลาดพร้าว	๔๙	
๕๐	หจก.แหลม	๕๐	




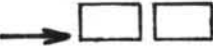



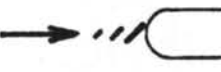



ลักษณะการชน	รหัส	รูปแสดง	คำอธิบาย
ชนคนเดินเท้า	๐๐๑		ชนคนใกล้ฝั่งซ้าย (near side)
(PEDESTRIAN)	๐๐๒		ชนคนที่ออกมาจากหน้าหรือหลังรถจอดบัง (emerging)
	๐๐๓		ชนคนไกลฝั่งซ้าย (far side)
	๐๐๔		ชนคนป็น นอน ทำงาน หรือ เล่นอยู่บนถนน
	๐๐๕		ชนคนเดินข้างถนน ตามทิศทางรถ(ทัศนังให้รถ)
	๐๐๖		ชนคนเดินข้างถนน ส่วนทิศทางรถ(ทัศนังหน้าให้รถ)
	๐๐๗		รถแลบซ้าย - ขวา ชนคนข้ามถนน
	๐๐๘		ชนคนเมฆุ่บาท
	๐๐๙		ชนคนขณะข้ามทางม้าลาย
	๐๑๐		ถอยหลังชนคน
	๐๑๑		









ลักษณะการชน	รหัส	รูปแสดง	คำอธิบาย
ชนจักรยานสามล้อ	๐๑๖		ถูกชนด้านหลัง
(PEDAL - CYCLIST)	๐๑๗		ถูกชนขณะขี่หน้า
	๐๑๘		ชนกับรถสี่ล้อขวา
	๐๑๙		ชนประตูรถที่เปิด
	๐๒๐		แฉลบพลิกคว่ำ
	๐๒๑		เสียแล้วชนกับรถทางตรง
	๐๒๒		ชนรถจอดหรือสิ่งกีดขวาง
	๐๒๓		ชนท้ายหรือถูกชนขณะแซง
	๐๒๔		ชนประสานงา
	๐๒๕		ชนกับรถสี่ล้อซ้าย
	๐๒๖		



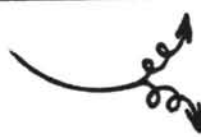
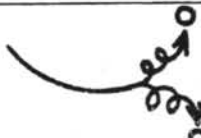





ลักษณะการชน	รหัส	รูปแสดง	ค่าเสียหาย
บริเวณทางแยก จากคนละถนน	๐๓๗		ชนที่ทางแยก ๖๐° - ๑๒๐°
(INTERSECTION) vehicles from two streets	๐๓๘		ชนที่ทางแยก ๑๒๐° - ๑๘๐°
	๐๓๙		ชนที่ทางแยก ๐° - ๖๐°
	๐๓๙		เสียขวาถูกชนคันใกล้
	๐๓๙		เสียขวาถูกชนคันใกล้
	๐๓๖		เสียซ้ายเสียขวาชนกัน
	๐๓๖		เสียขวา เสียขวาชนกัน
	๐๓๕		เสียซ้ายถูกชนคันใกล้
	๐๓๕		เสียซ้ายถูกชนคันใกล้
	๐๔๐		ชนเนื่องจากมีสิ่งกีดขวางบัง

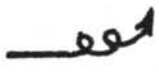
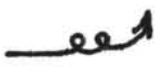

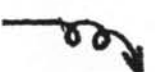
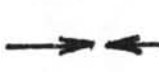

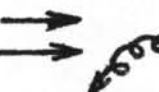
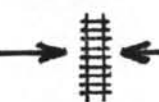


ลักษณะการชน	รหัส	รูปแสดง	คำอธิบาย
บริเวณทางแยก จากถนนสาย -	๐๔๑		รถทางตรงหรือเลี้ยวซ้ายชนกับรถเลี้ยวขวา (จากทิศทางตรงกันข้าม)
เคี้ยวกัน (INTERSECTION)	๐๔๒		รถทางตรงหรือเลี้ยวขวาชนกับรถเลี้ยวขวา (จากทิศทางเคี้ยวกัน)
vehicles from one street	๐๔๓		ชนท้ายรถเลี้ยวขวา
	๐๔๔		รถเลี้ยวขวาชนท้ายรถตรง
	๐๔๕		รถทางตรงหรือเลี้ยวซ้ายชนกับรถเลี้ยวซ้าย (จากทิศทางเคี้ยวกัน)
	๐๔๖		ชนท้ายรถเลี้ยวซ้าย
	๐๔๗		รถเลี้ยวซ้ายชนท้ายรถตรง
	๐๔๘		ชนประสานงา
	๐๔๙		ชนท้าย
	๐๕๐		ชนท้ายตั้งแต่สองคันขึ้นไป
	๐๕๑		แดงไม่สามารถควบคุมได้ เนื่องจากมีรถข้างหน้า

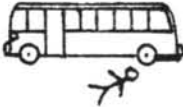


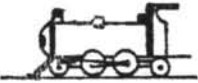


ลักษณะการชน	รหัส	รูปแสดง	คำอธิบาย
ความบกพร่องของ ผู้ขับขี่	๐๕๖		ชนบริเวณอันตรายบนรถสวน
(MANOEUVRING)	๐๕๗		ถูกชนขณะเลี้ยวรถสวนรถคันหน้ารถทางตรง
	๐๕๘		ออกจากรถที่จอดแล้วถูกชน
	๐๕๙		ถูกชนเมื่อจะเข้าจอด
	๐๖๐		ถูกชนขณะฝึกการวางการจราจรบริเวณทางแยก
	๐๖๑		รถไหลมาชนรถคันหลัง
	๐๖๒		ชนหรือถูกชนขณะกำลังถอยหลัง
	๐๖๓		ชนรถจอดขณะเข้าจอด หรือจะออก
	๐๖๔		ถอยหลังชนสิ่งกีดขวาง
	๐๖๕		ชนรถที่จอดหรือชนที่ทางข้ามข้าง
	๐๖๖		ชนรถที่จอดหรือชนที่ทางข้ามข้างตั้งแต่ ๒ คันขึ้นไป

ลักษณะการชน	รหัส	รูปแสดง	คำอธิบาย
บนทาง	๑๑		ชนท้าย
(ON PATH)	๑๒		ชนท้ายตั้งแต่ ๒ คันขึ้นไป
	๑๓		ชนรถที่จอดอยู่
	๑๔		ชนรถที่จอดอยู่ตั้งแต่ ๒ คันขึ้นไป
	๑๕		ชนรถที่จอดซ้อนคัน
	๑๖		ชนรถที่จอดขวางทาง
	๑๗		ชนสิ่งก่อสร้าง เช่น สะพาน ราวเหล็ก บ้าย
	๑๘		ชนเกาะกลางถนน รวมถึงเสาไฟ ฯลฯ
	๑๙		ชนวัสดุที่ใช้ปฏิบัติงานซึ่งติดตั้งอยู่ชั่วคราว
	๒๐		ชนสัตว์
	๒๑		เสียบหลักจากการหล่นลงมาและ สัตว์

ลักษณะการชน	รหัส	รูปแสดง	คำอธิบาย
	๑๕๒		หลบรถที่จอคนทางชนกับรถสวน
	๑๕๓		ถอยหลังชนเสาไฟฟ้า ต้นไม้
อุบัติเหตุจาก การแซง	๑๕๖		หักแซงขึ้นมาแล้วชนกับรถในทิศทางตรงข้าม (ประสานงาน)
(OVERTAKING)	๑๕๗		แซงขึ้นมาแล้วเสียบหลักแฉลบออก
	๑๕๘		แซงไม่พ้นหักชนรถที่ถูกแซง
	๑๕๙		เบียดแซงออกมาถูกรถที่วิ่งตามมาชน
	๑๖๐		ชนกับรถที่แซงขณะหลบรถวิ่งทิศทางตรงข้าม
	๑๖๑		แซงซ้าย
	๑๖๒		ต่างแซงกันแต่แซงไม่พ้น
	๑๖๓		
	๑๖๔		

ลักษณะการชน	รหัส	รูปแสดง	คำอธิบาย
อุบัติเหตุบริเวณโค้ง	๑๕๖		เสียหลักตกถนนขณะวิ่งบนทางโค้งขวา
(CORNERING)	๑๕๗		เสียหลักตกถนนขณะวิ่งบนทางโค้งขวา ชนเสาไฟฟ้า ต้นไม้ ฯลฯ
	๑๕๘		เสียหลักตกถนนขณะวิ่งบนทางโค้งซ้าย
	๑๕๙		เสียหลักตกถนนขณะวิ่งบนทางโค้งซ้าย ชนเสาไฟฟ้า ต้นไม้ ฯลฯ
	๑๐๐		ฉกชนเสียหลักบนทางโค้งซ้าย รถยังอยู่บนถนน
	๑๐๑		ฉกชนเสียหลักบนทางโค้งขวา รถยังอยู่บนถนน
	๑๐๒		ชนประต๋านาง
	๑๐๓		ชน embankment ข้างทาง
	๑๐๔		เสียหลักตกถนนบริเวณทางแยก
	๑๐๕		
	๑๐๖		

ลักษณะการชน	รหัส	รูปแสดง	คำอธิบาย
นอกทาง	๑๑๑		เสียหลักตกถนนทางซ้าย
(OFF PATH)	๑๑๒		เสียหลักตกถนนทางซ้าย ชนดาววัตถุ
	๑๑๓		เสียหลักตกถนนทางขวา
	๑๑๔		เสียหลักตกถนนทางขวา ชนดาววัตถุ
	๑๑๕		ชนประสานงา เนื่องจากรถหันไม่ทันใจ
	๑๑๖		เสียหลักไปอยู่ในช่องจราจรอื่น
	๑๑๗		เสียหลักตกถนน เนื่องจากรถในทิศทางตรงข้ามวิ่งคู่กันมา
	๑๑๘		ชนประสานงาตรงทางซึ่งตัดกับทางรถไฟ
	๑๑๙		เสียหลักไปชนรถข้างหน้า หรือ รถที่สวนมา
	๑๒๐		ชนกันเนื่องจากการ เบี่ยงช่องทางเดินรถ
	๑๒๑		

ลักษณะการชน	รหัส	รูปแสดง	คำอธิบาย
กรณีอื่นๆ	๑๒๖		รถจากจรด
(MISCELLANEOUS)	๑๒๗		ชนวัตถุที่วางอยู่บนทางวิ่ง
	๑๒๘		อุบัติเหตุจากสิ่งของบรรทุกตกหล่น หรือ ป็นออกนอกตัวถัง
	๑๒๙		ชนรถไฟ
	๑๓๐		ชนรถเข็นหรือล้อเลื่อนบนทางวิ่ง
	๑๓๑		ชนประศุกั้นทางข้ามรถไฟ
	๑๓๒		
	๑๓๓		
	๑๓๔		
	๑๓๕		

ตารางที่ ๔ รหัสที่หอรถชนิดต่างๆ

ลำดับที่	ชื่อหอรถ	รหัส	หมายเหตุ
๑	ขอสกิน	๐๑	รหัส ๐๑ - ๒๓ เป็นรหัส ของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถ บิโคอปที่มีจำหน่ายในปัจจุบัน (๒๕๒๒)
๒	อัลฟ่า	๐๒	
๓	บีเอ็มดับเบิลยู	๐๓	
๔	ซีตรอง	๐๔	
๕	โคโยตี้	๐๕	
๖	เฟียต	๐๖	
๗	ฟอร์ด	๐๗	
๘	เจมินี	๐๘	
๙	แลนเชีย	๐๙	
๑๐	มาสด้า	๑๐	
๑๑	เมอร์เซเดส-เบ็นซ์	๑๑	
๑๒	มิทซูบิชิ (กาแลนท์, แลนเชอร์)	๑๒	
๑๓	นิสสัน (คัสสัน)	๑๓	
๑๔	โอเปค	๑๔	
๑๕	เปอร์โยค	๑๕	
๑๖	เรโนลต์	๑๖	
๑๗	ซูบารุ	๑๗	
๑๘	โตโยต้า	๑๘	
๑๙	วอลโว่	๑๙	
๒๐	โฟล์ค	๒๐	
๒๑	ฮิวนู	๒๑	
๒๒	ฮอนด้า	๒๒	



ลำดับที่	ปีหรือรถ	รหัส	หมายเหตุ
๒๓	ชุกชี	๒๓	
๒๔ - ๓๐	อื่นๆ	๒๔ - ๓๐	
๓๑	อีกรู	๓๑	รหัส ๓๑ - ๔๐ เป็นรหัสของ
๓๒	มาสก้า	๓๒	รถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป
๓๓	นิสสัน (คัทสัน)	๓๓	
๓๔	โตโยต้า	๓๔	
๓๕ - ๔๐	อื่นๆ	๓๕ - ๔๐	
๔๑	อีกรู	๔๑	รหัส ๔๑ - ๔๕ เป็นรหัส
๔๒	เบ็นซ์	๔๒	ของรถโดยสารประจำทาง
๔๓ - ๕๐	อื่นๆ	๔๓ - ๕๐	
๕๑	ฮอนด้า	๕๑	รหัส ๕๑ - ๖๐ เป็นรหัสของ
๕๒	ชุกชี	๕๒	รถจักรยานยนต์ที่จำหน่าย
๕๓	ยามาฮา	๕๓	ในปัจจุบัน
๕๔	คาวาซากิ	๕๔	
๕๕ - ๖๐	อื่นๆ	๕๕ - ๖๐	

ตารางที่ ๕ รหัสแสดงจังหวัดต่างๆ

ลำดับที่	ชื่อจังหวัด	รหัส	ลำดับที่	ชื่อจังหวัด	รหัส
๑	อุบลราชธานี	๐๑	๒๓	เพชรบูรณ์	๒๓
๒	อ่างทอง	๐๒	๒๔	ชัยภูมิ	๒๔
๓	สิงห์บุรี	๐๓	๒๕	เลย	๒๕
๔	ชัยนาท	๐๔	๒๖	นครราชสีมา	๒๖
๕	อุทัยธานี	๐๕	๒๗	ขอนแก่น	๒๗
๖	นครสวรรค์	๐๖	๒๘	อุดรธานี	๒๘
๗	กำแพงเพชร	๐๗	๒๙	หนองคาย	๒๙
๘	ตาก	๐๘	๓๐	สกลนคร	๓๐
๙	ลำปาง	๐๙	๓๑	นครพนม	๓๑
๑๐	ลำพูน	๑๐	๓๒	มหาสารคาม	๓๒
๑๑	เชียงใหม่	๑๑	๓๓	บุรีรัมย์	๓๓
๑๒	แม่ฮ่องสอน	๑๒	๓๔	สุรินทร์	๓๔
๑๓	พะเยา	๑๓	๓๕	กาฬสินธุ์	๓๕
๑๔	เชียงราย	๑๔	๓๖	ศรีสะเกษ	๓๖
๑๕	สระบุรี	๑๕	๓๗	ยโสธร	๓๗
๑๖	ลพบุรี	๑๖	๓๘	อุบลราชธานี	๓๘
๑๗	สุโขทัย	๑๗	๓๙	นครนายก	๓๙
๑๘	อุตรดิตถ์	๑๘	๔๐	ปราจีนบุรี	๔๐
๑๙	แพร่	๑๙	๔๑	ตราด	๔๑
๒๐	น่าน	๒๐	๔๒	จันทบุรี	๔๒
๒๑	พิจิตร	๒๑	๔๓	ระยอง	๔๓
๒๒	พิษณุโลก	๒๒	๔๔	ชลบุรี	๔๔

ลำดับที่	ชื่อจังหวัด	รหัส	ลำดับที่	ชื่อจังหวัด	รหัส
๔๕	ฉะเชิงเทรา	๔๕	๒๓	ราชบุรี	๒๓
๔๖	สมุทรปราการ	๔๖	๒๔	กาญจนบุรี	๒๔
๔๗	สุพรรณบุรี	๔๗	๒๕	นครปฐม	๒๕
๔๘	ปทุมธานี	๔๘	๓๐	สมุทรสงคราม	๓๐
๔๙	นนทบุรี	๔๙	๓๑	สมุทรสาคร	๓๑
๕๐	นราธิวาส	๕๐	๓๒	กรุงเทพฯ (๑ ก)	๓๒
๕๑	ยะลา	๕๑	๓๓	" (๒ ก)	๓๓
๕๒	ปัตตานี	๕๒	๓๔	" (๓ ก)	๓๔
๕๓	สตูล	๕๓	๓๕	" (๔ ก)	๓๕
๕๔	สงขลา	๕๔	๓๖	" (๕ ก)	๓๖
๕๕	หาดใหญ่	๕๕	๓๗	" (๖ ก)	๓๗
๕๖	พัทลุง	๕๖	๓๘	" (๗ ก)	๓๘
๕๗	ตรัง	๕๗	๓๙	" (๘ ก)	๓๙
๕๘	นครศรีธรรมราช	๕๘	๔๐	" (๙ ก)	๔๐
๕๙	กระบี่	๕๙	๔๑	" (๑ ข)	๔๑
๖๐	ภูเก็ต	๖๐	๔๒	" (๒ ข)	๔๒
๖๑	พังงา	๖๑	๔๓	" (๓ ข)	๔๓
๖๒	สุราษฎร์ธานี	๖๒	๔๔	" (๔ ข)	๔๔
๖๓	ระนอง	๖๓	๔๕	" (๕ ข)	๔๕
๖๔	ชุมพร	๖๔	๔๖	" (๖ ข)	๔๖
๖๕	ประจวบคีรีขันธ์	๖๕	๔๗	" (๗ ข)	๔๗
๖๖	เพชรบุรี	๖๖	๔๘	" (๘ ข)	๔๘

ลำดับที่	ชื่อจังหวัด	รหัส
๘๘	กรุงเทพฯ (๘ ข)	๘๘
๘๐	" (๑ ก)	๘๐
๘๑	" (๒ ก)	๘๑
๘๒	" (๓ ก)	๘๒
๘๓	" (๔ ก)	๘๓
๘๔	" (๕ ก)	๘๔
๘๕	" (๖ ก)	๘๕
๘๖	" (๗ ก)	๘๖
๘๗	" (๘ ก)	๘๗
๘๘	" (๙ ก)	๘๘

ภาคผนวก ข.

๑. วิธีการคำนวณอัตราการเกิดอุบัติเหตุ
๒. วิธีการกำหนดค่า Upper และ Lower Control Limit.

๑. วิธีการคำนวณอัตราการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Rates Computation)

๑.๑ อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อไมล์ (Accident rate per mile)

คำนวณโดยใช้สูตร

$$R = \frac{A}{L}$$

เมื่อ R = อัตราการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดต่อไมล์ ตลอด ๑ ปี

A = จำนวนอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้นใน ๑ ปี.

L = ความยาวของ Control section มีหน่วยเป็นไมล์

๑.๒ อัตราอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้อง (Accident involvement rates) คำนวณ

โดยสูตร

$$R = \frac{N \times 100,000,000}{V}$$

R = อัตราอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องต่อ ๑๐๐ ล้านยานพาหนะ - ไมล์ (หรือ
ยานพาหนะ - กิโลเมตร)

N = จำนวนของอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุใน
ช่วงเวลาที่ทำการศึกษา

V = จำนวน ยานพาหนะ - ไมล์ (หรือยานพาหนะ - กม.) ของการเดินทางบน
ส่วนของถนน (road section) ในช่วงเวลาที่ทำการศึกษา

๑.๓ อัตราการตายเนื่องจากอุบัติเหตุโดยคิดจากจำนวนประชากร (Death
rate based on population)

$$R = \frac{B \times 100,000}{P}$$

R = อัตราการตายต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน

B = จำนวนคนตายเนื่องจากอุบัติเหตุการจราจรใน ๑ ปี

P = จำนวนประชากรในบริเวณพื้นที่ที่ทำการศึกษา

๑.๔ อัตราการตายเนื่องจากอุบัติเหตุโดยคิดจากจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียน
(Death rate based on registration)

$$R = \frac{B \times 10,000}{M}$$

R = อัตราการตายต่อจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน

B = จำนวนคนตายเนื่องจากอุบัติเหตุการจราจรใน ๑ ปี

M = จำนวนรถที่จดทะเบียนในบริเวณพื้นที่ที่ทำการศึกษา

๑.๕ อัตราอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยคิดจาก จำนวน ยานพาหนะ - ไมล์ (หรือยานพาหนะ -
กิโลเมตร) ของการเดินทาง

$$R = \frac{C \times 100,000,000}{V}$$

R = อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อ ๑๐๐ ล้าน ยานพาหนะ - ไมล์ (หรือยานพาหนะ -
กิโลเมตร)

C = จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (ที่ทำให้ตาย บาดเจ็บ หรือทั้งหมด) ใน ๑ ปี

V = จำนวน ยานพาหนะ - ไมล์ (หรือ ยานพาหนะ-กิโลเมตร) ของการเดินทาง

สำหรับในเมืองจำนวน ยานพาหนะ- ไมล์ (หรือยานพาหนะ-กิโลเมตร) ทั้งหมด
เป็นค่าที่หาได้ยาก แต่ถ้าคิดเป็นทั้งรัฐสามารถคิดได้โดยประมาณจากอัตราการใช้เชื้อเพลิง
(Fuel consumption rates) ซึ่งหาได้จากเอกสารการเก็บภาษีของรัฐนั้นๆ ค่า ยานพาหนะ-ไมล์
(หรือ ยานพาหนะ-กิโลเมตร) ของการเดินทางสามารถคำนวณ โดยคูณจำนวนการใช้เชื้อเพลิง
โดยเฉลี่ยต่อการเดินทางระยะทางเป็นไมล์ (หรือกิโลเมตร) ต่อเชื้อเพลิง ๑ แกลลอน

(หรือ ๔.๒ สิทธิ) ซึ่งจากการศึกษาของ BPR * ปรากฏว่าโดยเฉลี่ยของยานพาหนะทุกชนิด ในปี ค.ศ. ๑๙๖๖ จะเดินทางได้ ๑๒.๘๙ ไมล์ต่อแกลลอน ซึ่งค่านี้ได้เฉลี่ยจากยานพาหนะหลายประเภท เช่น สำหรับรถส่วนบุคคลเดินทางได้ ๑๔.๐๐ ไมล์ต่อแกลลอน และสำหรับรถบรรทุกจะเดินทาง ๘.๘๒ ไมล์ต่อแกลลอน เป็นต้น

ตัวอย่างการคำนวณ ในปี ค.ศ. ๑๙๖๘ การใช้เชื้อเพลิงทั้งสิ้นในรัฐนิวยอร์กเท่ากับ ๕.๘๒ ล้านแกลลอน มียานพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้วมีคนตาย ๓,๑๑๔ คน บาดเจ็บ ๓๕๕,๓๕๕ คน และมีจำนวนยานพาหนะ ที่จดทะเบียนทั้งสิ้น ๖,๗๒๑,๐๕๕ คัน มีประชากรในรัฐนิวยอร์กในปีนั้น ๙,๑๕๐,๒๙๗ คน

วิธีคำนวณ ยานพาหนะ-ไมล์ (โดยประมาณ) $\frac{๕.๘๒ \times ๑๐^๖}{๖๗๑ \times ๑๐^๕} \times ๑๒.๘๒$

อัตราการตายเนื่องจากอุบัติเหตุต่อจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียน
(Registration death rate)

$$= \frac{๓,๑๑๔ \times ๑๐,๐๐๐}{๖,๗๒๑ \times ๑๐} = ๔.๖๓$$

อัตราการตายเนื่องจากอุบัติเหตุต่อจำนวนประชากร (Population death rate)

$$= \frac{๓,๑๑๔ \times ๑๐๐,๐๐๐}{๙,๑๕๒ \times ๑๐} = ๓๓.๑$$

อัตราการตายเนื่องจากอุบัติเหตุต่อจำนวนยานพาหนะ-ไมล์ ของการเดินทาง

$$= \frac{๓,๑๑๔ \times ๑๐๐ \times ๑๐}{๖๗๑ \times ๑๐} = ๔.๕๓$$

* Automobile Facts and Figures -- 1968, AMA, 1968.

๒. วิธีการคำนวณ Upper และ Lower Control Limit ของการวิเคราะห์แบบ
Statistical Quality Control

จากสมการที่ (๔) และ (๕) หน้า ๑๘ โดยใช้ ๑๐ % Confidence Limit

Upper Control Limit ของอัตราการเกิดอุบัติเหตุ =

$$\lambda + 1.645 \sqrt{\frac{\lambda}{m}} + 0.829 + \frac{1}{2}m$$

Lower Control Limit ของอัตราการเกิดอุบัติเหตุ =

$$\lambda - 1.645 \sqrt{\frac{\lambda}{m}} + 0.829 - \frac{1}{2}m$$

สมการทั้งสองใช้ t - value = 1.645 คือ ๑๐ เปอร์เซ็นต์ Confidence Limit

หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า False detection สำหรับการวิเคราะห์นี้ใช้ค่า t-value

ดังกล่าวเนื่องจากยังไม่มีกรณีประเมินค่า Confidence Limit เกี่ยวกับโอกาส

การเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย การจะมี Confidence Limit หรือ False

detection ก็เปอร์เซ็นต์

ตัวอย่างการคำนวณ จากตารางที่ ๑ ในภาคผนวก ง.

NODE TO NODE	ACCIDENT FREQ. (DIRECT) ACC.	ACCIDENT FREQ. (REVERSE) ACC.	ANNUAL ACCIDENT FREQ. ACC.	LENGTH OF CONTROL SECTION KM.	ADT OF EACH SECTION VPD.
0030104-0030204	19	14	53 33	0.45	31510
0030204-0030304	5	20	25	0.21	31510
0030304-0030404	8	4	12	0.25	31510
0030404-0030508	11	5	16	0.26	31510
0030508-0030608	12	36	48	0.24	31510
	55	79	43 34		

วิธีการคำนวณ จากสูตร U.C.L. = $\lambda + 1.645 \sqrt{\frac{\lambda}{m}} + 0.829 + \frac{1}{2}m$ (1)

L.C.L. = $\lambda - 1.645 \sqrt{\frac{\lambda}{m}} + 0.829 - \frac{1}{2}m$ (2)

λ = Average Annual Accident Rate ต่อ ๑๐๐ คัน

แกนพหุนาม - กิโลเมตร

m = จำนวน ๑๐๐ คัน แกนพหุนาม - กิโลเมตร ของการเดินทางในแต่ละช่วงของถนน

การหาค่า λ

$$\lambda = \frac{\text{จำนวนอุบัติเหตุทั้งหมดทุกๆ ส่วนของถนนตลอดทั้งปี}}{\text{จำนวนทั้งหมดของ ๑๐๐ คัน แกนพหุนาม-กิโลเมตรของการเดินทาง}} = \frac{f}{\sum m_i} \quad (3)$$

การหาค่า m

$$m = \frac{\text{ความยาวของ Control Section} \times \text{ADT} \times 365}{10^8} \quad (4)$$

ความยาวของ Control Section หรือ Node to Node (Link)

สำหรับการวิเคราะห์ที่วิเคราะห์ทางบนแผนที่ที่กำหนด Road Network ดังแสดงในรูปที่ ๑๒

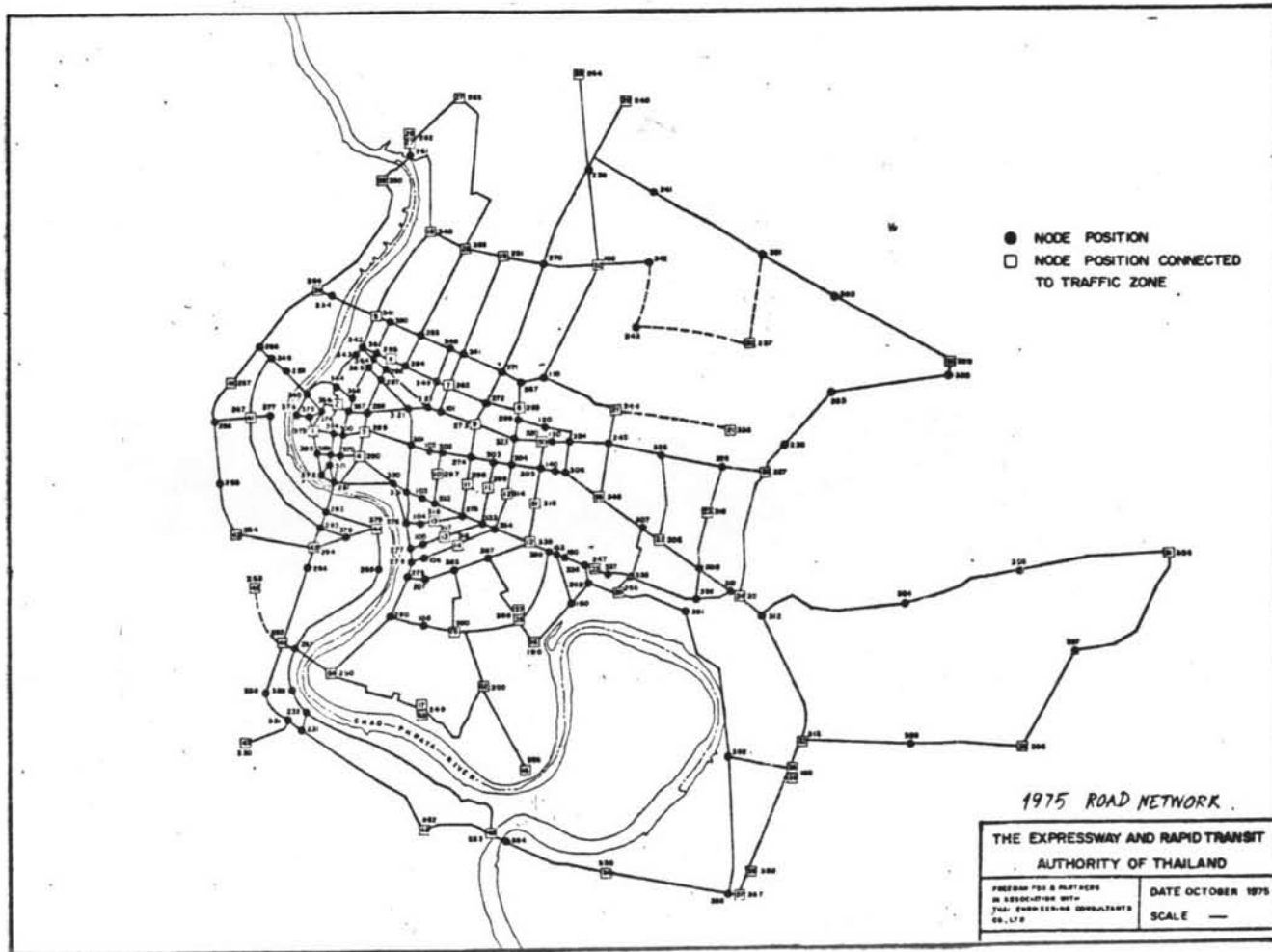
หน้า ๑๐๒

ค่าของ ADT สำหรับการวิเคราะห์นี้ใช้ค่า ADT ซึ่งประมาณจากค่า ADT

ใน Road Network ปี พ.ศ. ๒๕๑๘ ของกรมทางพิเศษแห่งประเทศไทยดังแสดงในรูปที่ ๑๕

นำข้อมูลต่างๆ ในตารางข้างต้นแทนค่าในสมการที่ (๔), (๓) และ (๑),

(๒) ตามลำดับจะได้ผลการคำนวณ ดังแสดงในตารางต่อไปนี้



รูปที่ ๑๕ แสดง Road Network ซึ่งแสดงขั้วต่อเกี่ยวกับ ADT ในปี พ.ศ. ๒๕๑๘
ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

NODE TO NODE	m_i V-KM. 10^3	$\frac{f}{\sum m_i}$ ACC./V-KM. $\times 10^8$	UPPER CONTROL LIMIT ACC./V-KM. $\times 10^8$	LOWER CONTROL LIMIT ACC./V-KM. $\times 10^8$	ACTUAL ACCIDENT RATE ACC./V -KM. $\times 10^8$
0030104-0030204	0.052	826.313	1059.847	624.814	637.617
0030204-0030304	0.024	826.313	1185.607	535.666	1035.094
0030304-0030404	0.029	826.313	1151.402	558.238	417.350
0030404-0030508	0.030	826.313	1144.208	563.864	535.064
0030508-0030608	0.028	826.313	1159.078	553.615	1738.958
m_i	0.162				

สำหรับค่า Actual Accident Rate = $\frac{\text{Accident frequency ที่ section นั้นๆ}}{\sum m_i \text{ ที่ section นั้นๆ}}$

ภาคผนวก ค.

ผลการวิเคราะห์ทางสถิติของอุบัติเหตุโดยใช้

คอมพิวเตอร์โปรแกรม SPSS (Statistical Package for Social Sciences)

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

YA วันในสัปดาห์

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
อาทิตย์	1.	507	13.7	13.7	13.7
จันทร์	2.	519	14.0	14.0	27.7
อังคาร	3.	548	14.8	14.8	42.4
พุธ	4.	519	14.0	14.0	56.4
พฤหัสบดี	5.	550	14.8	14.8	71.3
ศุกร์	6.	565	15.2	15.2	86.5
เสาร์	7.	500	13.5	13.5	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	4.020	STD ERR	0.032	MEDIAN	4.039
MODE	3.000	STD DEV	1.977	VARIANCE	3.910
KURTOSIS	-1.233	SKEWNESS	-0.024	RANGE	6.000
MINIMUM	1.000	MAXIMUM	7.000		

VALID CASES 3708 MISSING CASES 0

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

TOLL TRAFFIC (OBSERVATION DATE = 17/05/66)

๖ เวลาเกิดเหตุ แยกแต่ละชั่วโมง

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
๐๐.๐๑ - ๐๐.๕๕ น.	1.	๔๖๖	๐.๖	๖.๖	6.4
๐๑.๐๐ - ๐๑.๕๕ น.	2.	๔๐	0.4	๖.๔	6.8
๐๓.๐๐ - ๐๓.๕๕ น.	3.	๐	๐.๐	๖.๒	7.0
๐๔.๐๐ - ๐๔.๕๕ น.	4.	๑	0.2	๖.๒	7.2
๐๕.๐๐ - ๐๕.๕๕ น.	๕.	๖๔	0.7	๖.๗	๗.๙
๐๖.๐๐ - ๐๖.๕๕ น.	๖.	72	1.๑	๖.๘	10.1
๐๗.๐๐ - ๐๗.๕๕ น.	7.	๑๒๑	๑.๖	๖.๖	13.๖
๐๘.๐๐ - ๐๘.๕๕ น.	๘.	1๖1	๒.๑	๖.๖	17.2
๐๙.๐๐ - ๐๙.๕๕ น.	9.	1๖๖	๒.๒	๖.๒	21.๑
๑๐.๐๐ - ๑๐.๕๕ น.	10.	1๗4	๒.๒	๖.๖	26.๖
๑๑.๐๐ - ๑๑.๕๕ น.	11.	175	๒.๓	๒.๗	31.๑
๑๒.๐๐ - ๑๒.๕๕ น.	12.	1๗๒	๒.๒	๖.๒	36.๖
๑๓.๐๐ - ๑๓.๕๕ น.	13.	1๗๐	๒.๑	๒.๐	40.๖
๑๔.๐๐ - ๑๔.๕๕ น.	14.	๒1๑	๒.๖	๖.๑	46.๖
๑๕.๐๐ - ๑๕.๕๕ น.	15.	๒๖๖	๓.๖	6.4	52.9
๑๖.๐๐ - ๑๖.๕๕ น.	16.	๒๒๐	๒.๙	6.๒	59.1
๑๗.๐๐ - ๑๗.๕๕ น.	17.	๒๐๖	๒.๖	๖.๖	64.๖
๑๘.๐๐ - ๑๘.๕๕ น.	18.	1๐๒	๑.๓	๑.๑	69.๐
๑๙.๐๐ - ๑๙.๕๕ น.	19.	๒1๖	๒.๗	๖.๐	75.4
๒๐.๐๐ - ๒๐.๕๕ น.	20.	๒๖๒	๓.๖	๖.๖	81.7
๒๑.๐๐ - ๒๑.๕๕ น.	21.	1๖๖	๒.๒	๖.๐	๘๖.๗

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

YB เวลาเกิดเหตุ แยกแต่ละชั่วโมง

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUMULATIVE FREQ (PC)
๐๐.๐๑ - ๐๐.๕๕ น.	1.	233	6.3	6.3	6.
๐๑.๐๐ - ๐๑.๕๕ น.	2.	16	0.4	0.4	6.
๐๓.๐๐ - ๐๓.๕๕ น.	3.	6	0.2	0.2	7.
๐๔.๐๐ - ๐๔.๕๕ น.	4.	9	0.2	0.2	7.
๐๕.๐๐ - ๐๕.๕๕ น.	5.	34	0.9	0.9	8.
๐๖.๐๐ - ๐๖.๕๕ น.	6.	72	1.9	2.0	10.
๐๗.๐๐ - ๐๗.๕๕ น.	7.	129	3.5	3.5	13.
๐๘.๐๐ - ๐๘.๕๕ น.	8.	131	3.5	3.6	17.
๐๙.๐๐ - ๐๙.๕๕ น.	9.	155	4.2	4.2	21.
๑๐.๐๐ - ๑๐.๕๕ น.	10.	194	5.2	5.3	26.
๑๑.๐๐ - ๑๑.๕๕ น.	11.	175	4.7	4.7	31.
๑๒.๐๐ - ๑๒.๕๕ น.	12.	192	5.2	5.2	36.
๑๓.๐๐ - ๑๓.๕๕ น.	13.	146	3.9	4.0	40.
๑๔.๐๐ - ๑๔.๕๕ น.	14.	219	5.9	5.9	46.
๑๕.๐๐ - ๑๕.๕๕ น.	15.	235	6.3	6.4	52.
๑๖.๐๐ - ๑๖.๕๕ น.	16.	228	6.1	6.2	59.
๑๗.๐๐ - ๑๗.๕๕ น.	17.	205	5.5	5.6	64.
๑๘.๐๐ - ๑๘.๕๕ น.	18.	182	4.9	4.9	69.
๑๙.๐๐ - ๑๙.๕๕ น.	19.	213	5.7	5.8	75.
๒๐.๐๐ - ๒๐.๕๕ น.	20.	232	6.3	6.3	81.
๒๑.๐๐ - ๒๑.๕๕ น.	21.	185	5.0	5.0	86.

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

๒๒๐.๐๐ - ๒๒๐.๕๕ ๒๒	22.	227	6.1	6.2	92.
๒๒๐.๐๐ - ๒๒๐.๕๕ ๒๒	23.	253	6.8	6.9	99.
๒๒๐.๐๐ - ๒๒๐.๕๕ ๒๒	24.	๐	0.2	0.2	99.
ไม่มีรถรับที่ทักขณูต	99.	1	0.0	0.0	99.
	99.	1	0.0	0.0	99.
	99.	1	0.0	0.0	99.
	99.	1	0.0	0.0	100.
	99.	1	0.0	0.0	100.
	99.	23	0.6	MISSING	100.
TOTAL		3708	100.0	100.0	

MEAN	14.457	STD ERR	0.109	MEDIAN	15.04
MODE	23.000	STD DEV	6.595	VARIANCE	43.49
KURTOSIS	20.004	SKEWNESS	1.348	RANGE	98.00
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	98.000		
VALID CASES	3685	MISSING CASES	23		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 19/05/80)

X02 เคื่องที่เลิกเหตุ

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
มกราคม	1.	387	10.4	10.4	10.4
กุมภาพันธ์	2.	516	13.9	13.9	24.4
มีนาคม	3.	386	10.4	10.4	34.3
เมษายน	4.	280	6.2	6.2	41.0
พฤษภาคม	5.	88	2.4	2.4	43.4
มิถุนายน	6.	508	13.7	13.7	57.1
กรกฎาคม	7.	245	6.6	6.6	63.7
สิงหาคม	8.	32	0.9	0.9	64.5
กันยายน	9.	374	10.1	10.1	74.6
ตุลาคม	10.	260	7.0	7.0	81.7
พฤศจิกายน	11.	341	9.2	9.2	90.9
ธันวาคม	12.	339	9.1	9.1	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	99.	2	0.1	MISSING	100.0
TOTAL		3708	100.0	100.0	

MEAN	6.138	STD ERR	0.061	MEDIAN	5.984
MODE	2.000	STD DEV	3.709	VARIANCE	13.758
KURTOSIS	-1.377	SKEWNESS	0.151	RANGE	11.000
MINIMUM	1.000	MAXIMUM	12.000		

VALID CASES	3708	MISSING CASES	2
-------------	------	---------------	---

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TTRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X03

กลางวัน กลางคืน

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
กลางวัน	1.	2188	59.0	59.4	59.4
กลางคืน (มีแสงไฟ)	2.	1426	38.5	38.7	98.2
กลางคืน (ไม่มีแสงไฟ)	3.	68	1.8	1.8	100.0
ไม่มีทราบวันที่เกิดขึ้น	9.	26	0.7	MISSING	100.0
TOTAL		3708	100.0	100.0	

MEAN	1.424	STD ERR	0.009	MEDIAN	1.341
MODE	1.000	STD DEV	0.530	VARIANCE	0.281
KURTOSIS	-0.773	SKEWNESS	0.676	RANGE	2.000
MINIMUM	1.000	MAXIMUM	3.000		
VALID CASES	3682	MISSING CASES	26		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC CREATION DATE = 17/05/80

X04

รหัสอุบัติเหตุ

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ทุรยางค์เอียงทรหัสในภาคผนวก ก.	1.	445	12.0	12.1	12.2
	2.	2	0.1	0.1	12.2
	3.	150	4.0	4.1	16.3
	4.	15	0.4	0.4	16.7
	5.	17	0.5	0.5	17.2
	6.	2	0.1	0.1	17.2
	7.	23	0.6	0.6	17.9
	8.	16	0.5	0.5	18.3
	9.	110	3.0	3.0	21.3
	10.	4	0.1	0.1	21.4
	16.	74	2.0	2.0	23.5
	17.	47	1.3	1.3	24.7
	18.	122	3.3	3.3	28.0
	19.	5	0.1	0.1	28.2
	20.	1	0.0	0.0	28.2
	21.	26	0.7	0.7	28.9
	22.	4	0.1	0.1	29.0
	23.	57	1.5	1.5	30.6
	24.	46	1.3	1.3	31.9
	25.	5	0.1	0.1	32.0
	31.	144	3.9	3.9	35.9

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

32.	2	0.1	0.1	36.0
33.	2	0.1	0.1	36.0
34.	94	2.5	2.6	38.6
35.	87	2.3	2.4	41.0
36.	4	0.1	0.1	41.1
37.	5	0.1	0.1	41.2
38.	45	1.2	1.2	42.4
39.	21	0.6	0.6	43.0
40.	5	0.1	0.1	43.1
41.	208	5.6	5.7	48.8
42.	57	1.5	1.5	50.3
43.	24	0.6	0.7	51.0
44.	16	0.4	0.4	51.4
45.	40	1.3	1.3	52.7
46.	18	0.5	0.5	53.2
47.	13	0.4	0.4	53.6
48.	21	0.6	0.6	54.1
49.	197	5.3	5.4	59.5
50.	26	0.7	0.7	60.2
51.	5	0.1	0.1	60.3
56.	40	1.3	1.3	61.6
57.	125	3.4	3.4	65.0
58.	18	0.5	0.5	65.5
59.	3	0.1	0.1	65.6
60.	10	0.3	0.3	65.9
61.	3	0.1	0.1	66.0

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

62.	22	0.6	0.6	66.5
63.	8	0.2	0.2	66.8
64.	3	0.1	0.1	66.8
65.	21	0.6	0.6	67.4
66.	2	0.1	0.1	67.5
71.	448	12.1	12.2	79.6
72.	51	1.4	1.4	81.0
73.	73	2.0	2.0	83.0
74.	8	0.2	0.2	83.2
75.	4	0.1	0.1	83.3
76.	3	0.1	0.1	83.4
77.	14	0.4	0.4	83.8
78.	56	1.5	1.5	85.3
79.	3	0.1	0.1	85.4
81.	12	0.3	0.3	85.7
82.	7	0.2	0.2	85.9
83.	2	0.1	0.1	86.0
86.	10	0.4	0.4	86.4
87.	1	0.0	0.0	86.4
88.	125	3.4	3.4	89.8
89.	9	0.2	0.2	90.1
90.	7	0.2	0.2	90.3
91.	30	0.8	0.8	91.1
92.	64	1.7	1.7	92.8
97.	1	0.0	0.0	92.9
98.	1	0.0	0.0	92.9

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

99.	1	0.0	0.0	92.9
100.	1	0.0	0.0	92.9
102.	3	0.1	0.1	93.0
103.	1	0.0	0.0	93.0
104.	1	0.0	0.0	93.1
111.	3	0.1	0.1	93.2
112.	23	0.6	0.6	93.8
113.	7	0.2	0.2	94.0
114.	10	0.3	0.3	94.2
115.	95	2.6	2.6	96.8
116.	9	0.2	0.2	97.1
118.	1	0.0	0.0	97.1
119.	5	0.1	0.1	97.2
120.	63	1.7	1.7	98.9
126.	29	0.8	0.8	99.7
127.	3	0.1	0.1	99.8
128.	2	0.1	0.1	99.9
130.	2	0.1	0.1	99.9
131.	3	0.1	0.1	100.0
999.	28	0.8	MISSING	100.0
TOTAL	3706	100.0	100.0	

MEAN	45.309	STD ERR	0.554	MEDIAN	42.289
MODE	71.000	STD DEV	33.616	VARIANCE	1130.056
KURTOSIS	-0.616	SKEWNESS	0.396	RANGE	131.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	131.000		
VALID CASES	3630	MISSING CASES	28		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X05

ชนิดผิวทาง

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
คอนกรีต	1.	2398	64.7	67.7	67.7
ลาดยาง	2.	1141	30.8	32.2	99.9
ลูกรัง/หิน/ดิน	3.	2	0.1	0.1	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	9.	167	4.5	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	1.323	STD ERR	0.008	MEDIAN	1.238
MODE	1.000	STD DEV	0.469	VARIANCE	0.220
KURTOSIS	-1.358	SKEWNESS	0.772	RANGE	2.000
MINIMUM	1.000	MAXIMUM	3.000		
VALID CASES	3541	MISSING CASES	167		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TFAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

XJ๑ ภาพวิวทาง

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
เวียง เบียง	11.	1	0.0	0.0	0.0
เวียง แห่ง	12.	3666	98.9	99.3	99.3
คลื่น/หตุ/บ่อ เบียง	21.	1	0.0	0.0	99.4
คลื่น/หตุ/บ่อ แห่ง	22.	16	0.4	0.4	99.8
คลื่น/หตุ/บ่อ	29.	2	0.1	0.1	99.9
บิกองวิสต	32.	1	0.0	0.0	99.9
แห่ง	92.	4	0.1	0.1	100.0
ไม่มีกรบันทึกข้อมูล	99.	17	0.5	MISSING	100.0
	TOTAL	3706	100.0	100.0	

MEAN	12.147	STD ERR	0.045	MEDIAN	12.003
MODE	12.000	STD DEV	2.764	VARIANCE	7.637
KURTOSIS	756.150	SKEWNESS	26.597	RANGE	81.000
MINIMUM	11.000	MAXIMUM	92.000		

VALID CASES 3691 MISSING CASES 17

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X07

ลักษณะทาง

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
เว้นว่าง	0.	17	0.5	0.5	0.5
ทางตรง	1.	2042	55.1	55.5	56.0
ทางแยก	2.	1535	41.4	41.7	97.7
ทางโค้ง	3.	52	1.4	1.4	99.1
วงเวียน	4.	32	0.9	0.9	100.0
ไม่มีถาวรบันทึกข้อมูล	99.	30	0.8	MISSING	100.0
TOTAL		3708	100.0	100.0	

MEAN	1.457	STD ERR	0.010	MEDIAN	1.392
MODE	1.000	STD DEV	0.582	VARIANCE	0.339
KURTOSIS	1.518	SKEWNESS	0.936	RANGE	4.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	4.000		

VALID CASES 3678 MISSING CASES 30

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TTRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X08 ประเภททาง

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
เว้นว่าง	0.	113	3.0	6.4	6.4
สี่ช่องจราจร ผนังไม่มีทางสองข้าง	26.	191	5.2	10.9	17.3
สี่ช่องจราจร ผนังกันไม่มีทางเท้า	27.	9	0.2	0.5	17.8
มากกว่าสี่ช่องจราจร ไม่มีทางเท้า	36.	901	24.3	51.3	69.1
มากกว่าสี่ช่องจราจร ไม่มีทางเท้า	37.	33	0.9	1.9	71.0
สี่ช่องจราจรมีถนนกั้นกลางมีทางเท้าสองข้าง	46.	107	2.9	6.1	77.1
สี่ช่องจราจรมีถนนกั้นกลางไม่มีทางเท้า	47.	34	0.9	1.9	79.0
มากกว่าสี่ช่องจราจรมีถนนกั้นกลางมีทางเท้าสองข้าง	56.	369	10.0	21.0	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	99.	1951	52.6	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	37.592	STD ERR	0.324	MEDIAN	36.128
MODE	36.000	STD DEV	13.589	VARIANCE	184.663
KURTOSIS	1.500	SKEWNESS	-0.891	RANGE	56.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	56.000		

VALID CASES 1757 MISSING CASES 1951

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X09

ความรุนแรง

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ทรัพย์สินเสียหายอย่างเคียว	1.	2132	57.5	57.5	57.5
บาดเจ็บเล็กน้อย	2.	639	17.2	17.2	74.8
บาดเจ็บสาหัส	3.	792	21.4	21.4	96.2
มีคนตาย	4.	142	3.8	3.8	100.0
ไม่มีกรบันทึกข้อมูล	9.	3	0.1	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	1.715	STD ERR	0.015	MEDIAN	1.369
MODE	1.000	STD DEV	0.928	VARIANCE	0.862
KURTOSIS	-0.601	SKEWNESS	0.882	RANGE	3.000
MINIMUM	1.000	MAXIMUM	4.000		
VALID CASES	3705	MISSING CASES	3		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X10

ถนนบี

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
เพศชาย (ทรัพย์สินเสียหาย)	1.	3346	90.2	91.3	91.3
เพศหญิง (ทรัพย์สินเสียหาย)	2.	157	4.2	4.3	95.6
เพศชาย (บาดเจ็บเล็กน้อย)	3.	76	2.1	2.1	97.7
เพศหญิง (บาดเจ็บเล็กน้อย)	4.	3	0.1	0.1	97.8
เพศชาย (บาดเจ็บสาหัส)	5.	54	1.5	1.5	99.3
เพศหญิง (บาดเจ็บสาหัส)	6.	1	0.0	0.0	99.3
เพศชาย (ตาย)	7.	25	0.7	0.7	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	9.	44	1.2	MISSING	100.0
TOTAL		3708	100.0	100.0	

MEAN	1.139	STD ERR	0.013	MEDIAN	1.048
MODE	1.000	STD DEV	0.767	VARIANCE	0.588
KURTOSIS	29.833	SKEWNESS	5.207	RANGE	6.000
MINIMUM	1.000	MAXIMUM	7.000		

VALID CASES 3664 MISSING CASES 44

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X11

อายุ ถนน

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
๑๑ - ๑๔ ปี	3.	2	0.1	0.1	0.1
๑๖ - ๒๐ ปี	4.	151	4.1	4.4	4.5
๒๑ - ๒๔ ปี	5.	578	15.6	16.9	21.4
๒๕ - ๓๐ ปี	6.	949	25.6	27.7	49.1
๓๑ - ๓๕ ปี	7.	925	24.9	27.0	76.1
๓๖ - ๔๐ ปี	8.	487	13.1	14.2	90.4
๔๑ - ๔๕ ปี	9.	204	5.5	6.0	96.3
๔๖ - ๕๐ ปี	10.	80	2.2	2.3	98.7
๕๑ - ๕๕ ปี	11.	18	0.5	0.5	99.2
๕๖ - ๖๐ ปี	12.	12	0.3	0.4	99.6
๖๑ - ๖๕ ปี	13.	11	0.3	0.3	99.9
๖๕ - ๗๐ ปี	14.	4	0.1	0.1	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	99.	287	7.7	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	5.843	STD ERR	0.025	MEDIAN	6.533
MODE	5.000	STD DEV	1.474	VARIANCE	2.173
KURTOSIS	1.717	SKEWNESS	0.813	RANGE	11.000
MINIMUM	3.000	MAXIMUM	14.000		

VALID CASES 3421 MISSING CASES 287

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X12

ภาษีทางถนน

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
บ้านพัก	1.	208	5.6	6.5	6.5
บ้านเช่า	2.	2822	76.1	87.8	94.3
ค้าขาย	3.	184	5.0	5.7	100.0
ไม่มีถาวรบันทึกข้อมูล	4.	494	13.3	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	1.993	STD ERR	0.006	MEJIAN	1.996
MODE	2.000	STD DEV	0.349	VARIANCE	0.122
KURTOSIS	5.204	SKEWNESS	-0.111	RANGE	2.000
MINIMUM	1.000	MAXIMUM	3.000		
VALID CASES	3214	MISSING CASES	494		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X13

ชนิดรถ คนขับ *

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
จักรยาน ๒ ล้อ	1.	6	0.2	0.2	0.2
จักรยานยนต์	2.	558	15.0	15.1	15.3
สามล้อเครื่อง	3.	125	3.4	3.4	18.7
รถสองแถว	4.	10	0.3	0.3	19.0
รถบรรทุก ๔ ล้อ	5.	134	3.6	3.6	22.6
รถโดยสารประจำทาง	6.	206	5.6	5.6	28.2
รถบรรทุก ๖ ล้อ	7.	144	3.9	3.9	32.1
รถบรรทุก ๑๐ ล้อ	8.	66	1.8	1.8	33.9
รถบรรทุกส่วนบุคคลและบริษัท	9.	2140	57.7	58.0	91.9
รถแท็กซี่	10.	294	7.9	8.0	99.9
รถตุ๊ก/ล้อเลื่อน	11.	1	0.0	0.0	99.9
รถตุ๊กเทอร์เจอร์	12.	4	0.1	0.1	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	99.	20	0.5	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	7.335	STD ERR	0.045	MEDIAN	8.778
MODE	9.000	STD DEV	2.748	VARIANCE	7.550
KURTOSIS	-0.323	SKEWNESS	-1.142	RANGE	11.000
MINIMUM	1.000	MAXIMUM	12.000		
VALID CASES	3688	MISSING CASES	20		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X15

คนขับ ๒

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM. FREQ (PCT)
ไม่มีคนขับ ๒ เก็บวางซอง	0.	973	26.2	26.5	26.5
เพศชาย (ทรัพย์สินเสียหาย)	1.	2262	61.0	61.6	88.1
เพศหญิง (ทรัพย์สินเสียหาย)	2.	109	2.9	3.0	91.1
เพศชาย (บาดเจ็บเล็กน้อย)	3.	160	4.3	4.4	95.5
เพศหญิง (บาดเจ็บเล็กน้อย)	4.	7	0.2	0.2	95.6
เพศชาย (บาดเจ็บสาหัส)	5.	133	3.6	3.6	99.3
เพศหญิง (บาดเจ็บสาหัส)	6.	5	0.1	0.1	99.4
เพศชาย (ตาม)	7.	20	0.5	0.5	99.9
เพศหญิง (ตาม)	8.	2	0.1	0.1	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	9.	37	1.0	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	1.043	STD ERR	0.019	MEDIAN	0.881
MODE	1.000	STD DEV	1.149	VARIANCE	1.321
KURTOSIS	7.801	SKEWNESS	2.528	RANGE	8.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	8.000		

VALID CASES 3571 MISSING CASES 37

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X1๐

อายุคนขับ ๒

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนขับ ๒ เก็บวาง	0.	973	26.2	23.0	28.0
๑๑ - ๑๕ ปี	3.	5	0.1	0.1	28.2
๑๖ - ๒๐ ปี	4.	96	2.6	2.8	30.9
๒๑ - ๒๕ ปี	5.	445	12.0	12.8	43.8
๒๖ - ๓๐ ปี	6.	795	21.4	22.9	66.7
๓๑ - ๓๕ ปี	7.	631	17.0	18.2	84.8
๓๖ - ๔๐ ปี	8.	300	8.1	8.6	93.5
๔๑ - ๔๕ ปี	9.	138	3.7	4.0	97.5
๔๖ - ๕๐ ปี	10.	42	1.1	1.2	98.7
๕๑ - ๕๕ ปี	11.	23	0.6	0.7	99.3
๕๖ - ๖๐ ปี	12.	14	0.4	0.4	99.7
๖๑ - ๖๕ ปี	13.	7	0.2	0.2	99.9
๖๕ - ๗๐ ปี	14.	2	0.1	0.1	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	99.	237	6.4	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	4.729	STD ERR	0.054	MEDIAN	5.772
MODE	0.0	STD DEV	3.202	VARIANCE	10.255
KURTOSIS	-0.970	SKEWNESS	-0.438	RANGE	14.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	14.000		
VALID CASES	3471	MISSING CASES	237		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X17

อาชีพคนขับ ๒

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนขับ ๒ เก็บของ	0.	973	26.2	29.3	29.3
รับราชการ	1.	182	4.9	5.5	34.7
รับจ้าง	2.	2014	54.3	60.6	95.3
ค้าขาย	3.	158	4.2	4.7	100.0
ไม่มีกรณที่กขมต	9.	383	10.3	MISSING	100.0
TOTAL		3708	100.0	100.0	

MEAN	1.407	STD ERR	0.017	MEDIAN	1.752
MODE	2.000	STD DEV	0.960	VARIANCE	0.921
KURTOSIS	-1.200	SKEWNESS	-0.529	RANGE	3.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	3.000		
VALID CASES	3325	MISSING CASES	383		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TFAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X18

ชนิดรถ คนขับ ๒

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนขับ ๒ เกี้ยวข้อง	0.	973	26.2	26.4	26.4
จักรยาน ๒ ล้อ	1.	28	0.8	0.8	27.1
จักรยานยนต์	2.	479	12.9	13.0	40.1
สามล้อเครื่อง	3.	101	2.7	2.7	42.8
รถสองแถว	4.	2	0.1	0.1	42.9
รถบรรทุก ๔ ล้อ	5.	70	1.9	1.9	44.8
รถโดยสารประจำทาง	6.	112	3.0	3.0	47.8
รถบรรทุก ๖ ล้อ	7.	80	2.2	2.2	50.0
รถบรรทุก ๑๐ ล้อ	8.	42	1.1	1.1	51.1
รถบรรทุกส่วนบุคคลและบิกอับ	9.	1528	41.2	41.4	92.5
รถแท็กซี่	10.	257	6.9	7.0	99.5
รถสามล้อถีบ	11.	8	0.2	0.2	99.7
รถลากเท้า เดี่ยว	12.	6	0.2	0.2	99.9
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	99.	1	0.0	0.0	99.9
	99.	1	0.0	0.0	99.9
	99.	2	0.1	0.1	100.0
	99.	18	0.5	MISSING	100.0
TOTAL		3708	100.0	100.0	

MEAN	5.419	STD ERR	0.078	MEDIAN	7.500
MODE	9.000	STD DEV	4.764	VARIANCE	22.697
KURTOSIS	33.912	SKEWNESS	4.583	RANGE	92.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	92.000		
VALID CASES	3690	MISSING CASES	18		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X20

ฉบับที่ ๓

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนขับ ๓ เกี่ยวข้อง	0.	3426	92.4	92.5	92.5
เพศชาย (ทรัพย์สินเสียหาย)	1.	238	6.4	6.4	98.9
เพศหญิง (ทรัพย์สินเสียหาย)	2.	15	0.4	0.4	99.3
เพศชาย (บาดเจ็บเล็กน้อย)	3.	12	0.3	0.3	99.6
เพศหญิง (บาดเจ็บเล็กน้อย)	4.	2	0.1	0.1	99.7
เพศชาย (บาดเจ็บสาหัส)	5.	9	0.2	0.2	99.9
เพศหญิง (บาดเจ็บสาหัส)	6.	1	0.0	0.0	99.9
เพศชาย (ตาย)	7.	1	0.0	0.0	100.0
เพศหญิง (ตาย)	8.	1	0.0	0.0	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	9.	5	0.1	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	0.101	STD ERR	0.007	MEDIAN	0.040
MODE	0.0	STD DEV	0.425	VARIANCE	0.207
KURTOSIS	30.006	SKEWNESS	7.905	RANGE	8.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	8.000		
VALID CASES	3703	MISSING CASES	5		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X21

อายุ คนขับ ๓

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนขับ ๓ เก็บหัวข้อ	0.	3426	92.4	93.6	93.6
๑๑ - ๑๔ ปี	3.	2	0.1	0.1	93.7
๑๖ - ๒๐ ปี	4.	4	0.1	0.1	93.8
๒๑ - ๒๔ ปี	5.	32	0.9	0.9	94.7
๒๖ - ๓๐ ปี	6.	73	2.0	2.0	96.7
๓๑ - ๓๔ ปี	7.	63	1.7	1.7	98.4
๓๖ - ๔๐ ปี	8.	37	1.0	1.0	99.4
๔๑ - ๔๔ ปี	9.	15	0.4	0.4	99.8
๔๖ - ๕๐ ปี	10.	4	0.1	0.1	99.9
๕๑ - ๕๕ ปี	11.	2	0.1	0.1	100.0
๕๖ - ๖๐ ปี	12.	1	0.0	0.0	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	99.	49	1.3	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	3.423	STD ERR	0.028	MEDIAN	0.034
MODE	3.0	STD DEV	1.678	VARIANCE	2.815
KURTOSIS	2.353	SKEWNESS	3.849	RANGE	12.000
MINIMUM	3.0	MAXIMUM	12.000		
VALID CASES	3659	MISSING CASES	49		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X22

อาชีพ คนขับ ๓

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนขับ ๓ เก็บภาษี	0.	3426	92.4	93.7	93.7
รับราชการ	1.	23	0.6	0.6	94.3
รับจ้าง	2.	183	4.9	5.0	99.3
ค้าขาย	3.	25	0.7	0.7	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	9.	51	1.4	MISSING	100.0
TOTAL		3708	100.0	100.0	

MEAN	0.127	STD ERR	0.008	MEDIAN	0.034
MODE	0.0	STD DEV	0.502	VARIANCE	0.252
KURTOSIS	14.134	SKEWNESS	3.904	RANGE	3.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	3.000		
VALID CASES	3657	MISSING CASES	51		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X23

ชนิดรถ คนขับ ๓

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนขับ ๓ เก็บเบาะ	0.	3426	92.4	92.5	92.5
จักรยาน ๒ ล้อ	1.	2	0.1	0.1	92.5
จักรยานยนต์	2.	24	0.6	0.6	93.2
สามล้อเครื่อง	3.	7	0.2	0.2	93.4
รถบรรทุก ๔ ล้อ	5.	7	0.2	0.2	93.6
รถโดยสารประจำทาง	6.	5	0.1	0.1	93.7
รถบรรทุก ๖ ล้อ	7.	7	0.2	0.2	93.9
รถบรรทุก ๑๐ ล้อ	8.	2	0.1	0.1	94.0
รถบรรทุกส่วนบุคคลและปิกอัพ	9.	188	5.1	5.1	99.0
รถแท็กซี่	10.	33	0.9	0.9	99.9
รถลาก/ล้อเลื่อน	11.	2	0.1	0.1	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	99.	1	0.0	0.0	100.0
	99.	4	0.1	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	0.830	STD ERR	0.044	MEDIAN	0.041
MODE	0.0	STD DEV	2.669	VARIANCE	7.125
KURTOSIS	343.335	SKWNESS	12.170	RANGE	90.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	90.000		
VALID CASES	3704	MISSING CASES	4		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/60)

X25

คนโดยสาร *

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนโดยสาร * เกี้ยวข้อง	0.	3363	90.7	90.7	90.7
เพศชาย (ทรัพย์สินเสียหาย)	1.	4	0.1	0.1	90.9
เพศชาย (บาดเจ็บเล็กน้อย)	3.	91	2.5	2.5	93.3
เพศหญิง (บาดเจ็บเล็กน้อย)	4.	72	1.9	1.9	95.3
เพศชาย (บาดเจ็บสาหัส)	5.	90	2.6	2.6	97.8
เพศหญิง (บาดเจ็บสาหัส)	6.	62	1.7	1.7	99.5
เพศชาย (ตาย)	7.	14	0.4	0.4	99.9
เพศหญิง (ตาย)	8.	4	0.1	0.1	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	9.	2	0.1	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	0.417	STD ERR	0.022	MEDIAN	0.051
MODE	0.0	STD DEV	1.505	VARIANCE	1.863
KURTOSIS	9.337	SKEWNESS	3.228	RANGE	8.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	8.000		
VALID CASES	3706	MISSING CASES	2		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X26

อายุ คนโดยสาร *

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนโดยสาร * เกือบจริง	0.	3363	90.7	92.7	92.7
0 - 4 ปี	1.	2	0.1	0.1	92.8
5 - 9 ปี	2.	7	0.2	0.2	93.0
10 - 14 ปี	3.	13	0.4	0.4	93.4
15 - 19 ปี	4.	48	1.3	1.3	94.7
20 - 24 ปี	5.	81	2.2	2.2	96.9
25 - 29 ปี	6.	57	1.5	1.6	98.5
30 - 34 ปี	7.	24	0.6	0.7	99.1
35 - 39 ปี	8.	17	0.5	0.5	99.6
40 - 44 ปี	9.	9	0.2	0.2	99.9
45 - 49 ปี	10.	2	0.1	0.1	99.9
50 - 54 ปี	11.	1	0.0	0.0	99.9
55 - 59 ปี	12.	1	0.0	0.0	100.0
60 - 64 ปี	13.	1	0.0	0.0	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	99.	82	2.2	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	0.396	STD ERR	0.025	MEDIAN	0.039
MODE	0.0	STD DEV	1.490	VARIANCE	2.221
KURTOSIS	19.277	SKEWNESS	3.910	RANGE	13.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	13.000		

VALID CASES 3626 MISSING CASES 82

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X27

ภาษีคนโดยสาร *

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนโดยสาร * เก็บค่าธรรมเนียม	0.	3363	90.7	93.9	93.9
รับราชการ	1.	19	0.5	0.5	94.4
รับจ้าง	2.	187	5.0	5.2	99.6
ค้าขาย	3.	12	0.3	0.3	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	9.	1	0.0	0.0	100.0
	9.	126	3.4	MISSING	100.0
TOTAL		3708	100.0	100.0	

MEAN	0.121	STD ERR	0.008	MEDIAN	0.033
MODE	0.0	STD DEV	0.484	VARIANCE	0.234
KURTOSIS	14.310	SKEWNESS	3.926	RANGE	4.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	4.000		

VALID CASES 3582 MISSING CASES 126

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X28 คนโดยสาร ๒

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนโดยสาร ๒ เก็บขาตั้ง	0.	3637	98.1	98.1	98.1
เพศชาย (ทรัพย์สินเสียหาย)	1.	1	0.0	0.0	98.1
เพศหญิง (ทรัพย์สินเสียหาย)	2.	1	0.0	0.0	98.1
เพศชาย (บาดเจ็บเล็กน้อย)	3.	19	0.5	0.5	98.7
เพศหญิง (บาดเจ็บเล็กน้อย)	4.	17	0.5	0.5	99.1
เพศชาย (บาดเจ็บสาหัส)	5.	19	0.5	0.5	99.6
เพศหญิง (บาดเจ็บสาหัส)	6.	12	0.3	0.3	99.9
เพศชาย (ตาย)	7.	2	0.1	0.1	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	0.035	STD ERR	0.010	MEDIAN	0.010
MODE	0.0	STD DEV	0.620	VARIANCE	0.385
KURTOSIS	62.203	SKEWNESS	7.800	RANGE	7.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	7.000		

VALID CASES 3708 MISSING CASES 0

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES
 FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X29

อายุ คนโดยสาร ๒

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนโดยสาร ๒ เก็บวาง	๐.	3๐37	98.1	99.2	99.2
๔ - ๑๐ ปี	2.	1	0.0	0.0	99.2
๑๑ - ๑๕ ปี	3.	1	0.0	0.0	99.3
๑๖ - ๒๐ ปี	4.	3	0.1	0.1	99.3
๒๑ - ๒๕ ปี	5.	9	0.2	0.2	99.6
๒๖ - ๓๐ ปี	6.	8	0.2	0.2	99.8
๓๑ - ๓๕ ปี	7.	6	0.2	0.2	100.0
๔๑ - ๔๕ ปี	9.	1	0.0	0.0	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	99.	42	1.1	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	0.044	STD ERR	0.008	MEJIAN	0.004
MODE	0.0	STD DEV	0.507	VARIANCE	0.257
KURTOSIS	147.233	SKEWNESS	12.032	RANGE	9.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	9.000		

VALID CASES 3666 MISSING CASES 42

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X 30

อาชีพคนโดยสาร ๒

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนโดยสาร ๒ เก็บของ	0.	3637	98.1	99.2	99.2
รับราชการ	1.	3	0.1	0.1	99.3
รับจ้าง	2.	25	0.7	0.7	100.0
ค้าขาย	3.	1	0.0	0.0	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	9.	42	1.1	MISSING	100.0
TOTAL		3708	100.0	100.0	

MEAN	0.015	STD ERR	0.003	MEDIAN	0.004
MODE	0.0	STD DEV	0.174	VARIANCE	0.030
KURTOSIS	136.699	SKEWNESS	11.626	RANGE	3.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	3.000		
VALID CASES	3666	MISSING CASES	42		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X31

คนโดยสาร ๓

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนโดยสาร ๓ เกี้ยวข้อ	0.	3685	99.4	99.4	99.4
เพศชาย (ทรัพย์สินเสียหาย)	1.	1	0.0	0.0	99.4
เพศชาย (บาดเจ็บเล็กน้อย)	3.	5	0.1	0.1	99.5
หญิง (บาดเจ็บเล็กน้อย)	4.	6	0.2	0.2	99.7
เพศชาย (บาดเจ็บสาหัส)	5.	9	0.2	0.2	99.9
หญิง (บาดเจ็บสาหัส)	6.	2	0.1	0.1	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	0.026	STD ERR	0.006	MEDIAN	0.003
MODE	0.0	STD DEV	0.343	VARIANCE	0.118
KURTOSIS	199.805	SKEWNESS	13.647	RANGE	6.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	6.000		
VALID CASES	3708	MISSING CASES	0		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X32

อายุ คนโดยสาร ๓

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนโดยสาร ๓ เก็บวาง	0.	3685	99.4	99.8	99.8
๔ - ๑๐ ปี	2.	1	0.0	0.0	99.8
๑๑ - ๑๕ ปี	5.	1	0.0	0.0	99.8
๑๖ - ๓๐ ปี	6.	4	0.1	0.1	99.9
๓๑ - ๓๕ ปี	7.	2	0.1	0.1	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	99.	15	0.4	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	0.012	STD ERR	0.004	MEDIAN	0.001
MODE	0.0	STD DEV	0.271	VARIANCE	0.073
KURTOSIS	550.140	SKEWNESS	22.809	RANGE	7.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	7.000		

VALID CASES 3693 MISSING CASES 15

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILL TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X33

อาชีพ คนโดยสาร ๓

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนโดยสาร ๓ เก็บของ	0.	3685	99.4	99.8	99.8
รับจ้าง	2.	4	0.1	0.1	99.9
ค้าขาย	3.	2	0.1	0.1	100.0
ไม่มีกรบันทึกข้อมูล	9.	17	0.5	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	0.004	STD ERR	0.002	MEDIAN	0.001
MODE	0.0	STD DEV	0.096	VARIANCE	0.009
KURTOSIS	717.000	SKWENESS	26.308	RANGE	3.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	3.000		
VALID CASES	3691	MISSING CASES	17		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X 35

คนเดินเท้า *

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนเดินเท้า * เกี่ยวข้อง	0.	2901	73.2	73.2	78.2
เพศชาย (ทรัพย์สินเสียหาย)	1.	1	0.0	0.0	78.3
เพศชาย (บาดเจ็บเล็กน้อย)	3.	145	3.9	3.9	82.2
เพศหญิง (บาดเจ็บเล็กน้อย)	4.	126	3.4	3.4	85.6
เพศชาย (บาดเจ็บสาหัส)	5.	230	6.2	6.2	91.8
เพศหญิง (บาดเจ็บสาหัส)	6.	236	6.4	6.4	98.1
เพศชาย (ตาย)	7.	46	1.2	1.2	99.4
เพศหญิง (ตาย)	8.	23	0.6	0.6	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	1.032	STD ERR	0.035	MEDIAN	0.139
MODE	0.0	STD DEV	2.139	VARIANCE	4.573
KURTOSIS	1.036	SKEWNESS	1.643	RANGE	8.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	8.000		
VALID CASES	3708	MISSING CASES	0		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TTRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/60)

X36

อายุ คนเดินเท้า *

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนเดินเท้า * เก็บรายชื่อ	0.	2901	78.2	80.6	80.6
0-4 ปี	1.	7	0.2	0.2	80.8
4-9 ปี	2.	49	1.3	1.4	82.2
9-14 ปี	3.	111	3.0	3.1	85.3
14-19 ปี	4.	90	2.4	2.5	87.8
19-24 ปี	5.	107	2.9	3.0	90.7
24-29 ปี	6.	102	2.8	2.8	93.6
29-34 ปี	7.	75	2.0	2.1	95.7
34-39 ปี	8.	51	1.4	1.4	97.1
39-44 ปี	9.	38	1.0	1.1	98.1
44-49 ปี	10.	23	0.6	0.6	98.8
49-54 ปี	11.	14	0.4	0.4	99.2
54-59 ปี	12.	15	0.4	0.4	99.6
59-64 ปี	13.	8	0.2	0.2	99.8
64-69 ปี	14.	7	0.2	0.2	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	99.	110	3.0	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	1.108	STD ERR	0.043	MEDIAN	0.120
MODE	0.0	STD DEV	2.554	VARIANCE	6.524
KURTOSIS	3.439	SKWENESS	2.429	RANGE	14.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	14.000		
VALID CASES	3593	MISSING CASES	110		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TFAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X37

อาชีพคนเดินเท้า *

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนเดินเท้า * เก็บรายชื่อ	0.	2901	78.2	85.2	85.2
รับราชการ	1.	33	0.9	1.0	86.2
รับจ้าง	2.	429	11.6	12.6	98.8
ค้าขาย	3.	41	1.1	1.2	100.0
ไม่มีกรบันทึกข้อมูล	9.	304	8.2	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	0.293	STD ERR	0.013	MEDIAN	0.087
MODE	0.0	STD DEV	0.730	VARIANCE	0.534
KURTOSIS	3.011	SKENNESS	2.157	RANGE	3.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	3.000		
VALID CASES	3404	MISSING CASES	304		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X33

คนเดินเท้า ๒

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนเดินเท้า ๒ เกี่ยวข้อง	0.	3663	98.8	98.8	98.8
เพศชาย (บาทเจ็บเล็กน้อย)	3.	9	0.2	0.2	99.1
เพศหญิง (บาทเจ็บเล็กน้อย)	4.	9	0.2	0.2	99.3
เพศชาย (บาทเจ็บสาหัส)	5.	14	0.4	0.4	99.7
เพศหญิง (บาทเจ็บสาหัส)	6.	10	0.3	0.3	99.9
เพศชาย (ตาย)	7.	2	0.1	0.1	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	9.	1	0.0	MISSING	100.0
	TOTAL	3706	100.0	100.0	

MEAN	0.036	STD ERR	0.009	MEDIAN	0.006
MODE	0.0	STD DEV	0.525	VARIANCE	0.276
KURTOSIS	97.878	SKEWNESS	9.783	RANGE	7.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	7.000		
VALID CASES	3707	MISSING CASES	1		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILL TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X39 อายุคนเดินเท้า ๒

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนเดินเท้า ๒ เกือบร้อย	0.	3663	98.3	99.1	99.1
๐ - ๕ ปี	1.	3	0.1	0.1	99.2
๕ - ๑๐ ปี	2.	3	0.1	0.1	99.3
๑๑ - ๑๕ ปี	3.	11	0.3	0.3	99.6
๑๖ - ๒๐ ปี	4.	3	0.1	0.1	99.6
๒๑ - ๒๕ ปี	5.	3	0.1	0.1	99.7
๒๖ - ๓๐ ปี	6.	4	0.1	0.1	99.8
๓๑ - ๓๕ ปี	7.	4	0.1	0.1	99.9
๔๑ - ๔๕ ปี	9.	1	0.0	0.0	100.0
๕๑ - ๕๕ ปี	11.	1	0.0	0.0	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	99.	12	0.3	MISSING	100.0
TOTAL		3708	100.0	100.0	

MEAN	0.033	STD ERR	0.008	MEDIAN	0.005
MODE	0.0	STD DEV	0.458	VARIANCE	0.209
KURTOSIS	230.373	SKEWNESS	14.410	RANGE	11.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	11.000		
VALID CASLS	3696	MISSING CASLS	12		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X40

อาชีพคนเดินเท้า ๒

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนเดินเท้า ๒ เก็บขยะ	0.	3663	98.3	99.5	99.5
รับราชการ	1.	1	0.0	0.0	99.5
รับจ้าง	2.	15	0.4	0.4	99.9
ค้าขาย	3.	2	0.1	0.1	100.0
ไม่มีกรบันทึกข้อมูล	9.	27	0.7	MISSING	100.0
TOTAL		3708	100.0	100.0	

MEAN	0.010	STD ERR	0.002	MEDIAN	0.002
MODE	0.0	STD DEV	0.146	VARIANCE	0.021
KURTOSIS	233.104	SKEWNESS	15.028	RANGE	3.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	3.000		
VALID CASES	3631	MISSING CASES	27		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/60)

X41

ถนนเดินเท้า ๓

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนเดินเท้า ๓ เกี่ยวข้อง	0.	3701	99.8	99.8	99.8
เพศชาย (น้ำหนักเล็กน้อย)	3.	1	0.0	0.0	99.8
เพศหญิง (น้ำหนักเล็กน้อย)	4.	2	0.1	0.1	99.9
เพศชาย (น้ำหนักสาก)	5.	3	0.1	0.1	100.0
เพศหญิง (น้ำหนักสาก)	6.	1	0.0	0.0	100.0
TOTAL		3708	100.0	100.0	

MEAN	0.000	STD ERR	0.003	MEDIAN	0.001
MODE	0.0	STD DEV	0.202	VARIANCE	0.041
KURTOSIS	577.965	SKEWNESS	24.189	RANGE	6.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	6.000		
VALID CASES	3708	MISSING CASES	0		

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X42

อายุคนเดินเท้า ๓



CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนเดินเท้า ๓ เก็บขาตั้ง	0.	3701	99.8	99.9	99.9
๔ - ๑๐ ปี	2.	2	0.1	0.1	99.9
๑๑ - ๑๔ ปี	3.	1	0.0	0.0	100.0
๑๖ - ๒๐ ปี	4.	1	0.0	0.0	100.0
ไม่มีการบันทึกข้อมูล	99.	3	0.1	MISSING	100.0
	TOTAL	3706	100.0	100.0	

MEAN	0.003	STD ERR	0.002	MEDIAN	0.001
MODE	0.0	STD DEV	0.094	VARIANCE	0.009
KURTOSIS	1292.268	SKEWNESS	34.327	RANGE	4.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	4.000		

VALID CASES	3705	MISSING CASES	3
-------------	------	---------------	---

TRAFFIC CONTROL STATISTIC TABLES

FILE TRAFFIC (CREATION DATE = 17/05/80)

X43

อาชีพคนเดินเท้า ๓

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ไม่มีคนเดินเท้า ๓ เกือบซึ้ง	0.	3701	99.8	99.9	99.9
รับจ้าง	2.	2	0.1	0.1	100.0
ไม่มีกรบันทึกข้อมูล	9.	5	0.1	MISSING	100.0
	TOTAL	3708	100.0	100.0	

MEAN	0.001	STD ERR	0.001	MEDIAN	0.001
MODE	0.0	STD DEV	0.046	VARIANCE	0.002
KURTOSIS	1843.996	SKEWNESS	43.012	RANGE	2.000
MINIMUM	0.0	MAXIMUM	2.000		

VALID CASES 3703 MISSING CASES 5

ตารางที่ ๑ แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรหัสอุบัติเหตุกับเวลากลางวันหรือกลางคืน

จำนวนเปอร์เซ็นต์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	กลางวัน	กลางคืน(มีแสงไฟ)	กลางคืน(ไม่มีแสงไฟ)
๐๐๑	๓.๕ (๒๗๑)	๕.๒ (๑๕๔)	๐.๒ (๘)
๐๐๒	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)
๐๐๓	๒.๓ (๘๕)	๑.๖ (๕๕)	๐.๒ (๗)
๐๐๔	๐.๒ (๘)	๐.๒ (๖)	๐.๐ (๐)
๐๐๕	๐.๒ (๘)	๐.๒ (๗)	๐.๑ (๒)
๐๐๖	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)
๐๐๗	๐.๕ (๑๓)	๐.๒ (๕)	๐.๐ (๑)
๐๐๘	๐.๒ (๘)	๐.๓ (๑๐)	๐.๐ (๐)
๐๐๙	๒.๕ (๘๖)	๐.๓ (๒๕)	๐.๐ (๐)
๐๑๐	๐.๑ (๕)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)
๐๑๖	๑.๑ (๕)	๐.๔ (๒๕)	๐.๑ (๕)
๐๑๗	๐.๕ (๒๕)	๐.๕ (๑๕)	๐.๐ (๐)
๐๑๘	๒.๐ (๗๕)	๑.๓ (๕๖)	๐.๑ (๒)
๐๑๙	๐.๑ (๕)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)
๐๒๐	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)
๐๒๑	๐.๕ (๑๓)	๐.๕ (๑๓)	๐.๐ (๐)
๐๒๒	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๑)
๐๒๓	๐.๗ (๒๖)	๐.๕ (๒๕)	๐.๑ (๒)
๐๒๔	๐.๗ (๒๕)	๐.๕ (๒๐)	๐.๑ (๐)
๐๒๕	๐.๑ (๓)	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)
๐๓๑	๒.๐ (๗๕)	๑.๕ (๖๕)	๐.๐ (๐)

จำนวนเปอร์เซ็นต์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	กลางวัน	กลางคืน(มีแสงไฟ)	กลางคืน(ไม่มีแสงไฟ)
๐๓๓	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๒)	๐.๐ (๐)
๐๓๓	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)
๐๓๔	๑.๕ (๕๖)	๑.๐ (๓)	๐.๐ (๐)
๐๓๕	๑.๓ (๔๓)	๑.๑ (๓๕)	๐.๐ (๐)
๐๓๖	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)
๐๓๗	๐.๑ (๒)	๐.๑ (๓)	๐.๐ (๐)
๐๓๘	๐.๗ (๒๖)	๐.๔ (๑๖)	๐.๑ (๒)
๐๓๙	๐.๓ (๑๐)	๐.๓ (๑๐)	๐.๐ (๑)
๐๔๐	๐.๑ (๒)	๐.๑ (๓)	๐.๐ (๐)
๐๔๑	๒.๕ (๑๐๖)	๒.๗ (๙๓)	๐.๑ (๔)
๐๔๒	๑.๐ (๓๕)	๐.๖ (๒๑)	๐.๐ (๑)
๐๔๓	๐.๔ (๑๓)	๐.๒ (๘)	๐.๐ (๑)
๐๔๔	๐.๒ (๘)	๐.๒ (๗)	๐.๐ (๐)
๐๔๕	๐.๔ (๑๓)	๐.๔ (๑๖)	๐.๐ (๑)
๐๔๖	๐.๔ (๑๔)	๐.๑ (๔)	๐.๐ (๐)
๐๔๗	๐.๒ (๗)	๐.๒ (๖)	๐.๐ (๐)
๐๔๘	๐.๓ (๑๒)	๐.๒ (๘)	๐.๐ (๐)
๐๔๙	๓.๓ (๑๒๐)	๒.๑ (๗๕)	๐.๐ (๑)
๐๕๐	๐.๔ (๑๔)	๐.๓ (๑๑)	๐.๐ (๑)
๐๕๑	๐.๑ (๓)	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)
๐๕๒	๐.๗ (๒๕)	๐.๗ (๒๕)	๐.๐ (๑)
๐๕๓	๒.๐ (๗๕)	๑.๓ (๔๗)	๐.๑ (๔)

จำนวนเบอร์ เซนคิงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	กลางวัน	กลางคืน(มีแสงไฟ)	กลางคืน(ไม่มีแสงไฟ)
๐๕๘	๐.๕ (๑๓)	๐.๑ (๕)	๐.๐ (๐)
๐๕๙	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)
๐๖๐	๐.๐ (๒)	๐.๑ (๔)	๐.๐ (๐)
๐๖๑	๐.๐ (๑)	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)
๐๖๒	๐.๕ (๑๖)	๐.๒ (๖)	๐.๐ (๐)
๐๖๓	๐.๒ (๖)	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)
๐๖๔	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)
๐๖๕	๐.๓ (๑๒)	๐.๒ (๘)	๐.๐ (๑)
๐๖๖	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)
๐๗๑	๓.๗ (๒๔๑)	๕.๒ (๑๕๕)	๐.๓ (๑๐)
๐๗๒	๐.๕ (๓๒)	๐.๕ (๑๗)	๐.๑ (๒)
๐๗๓	๑.๒ (๔๓)	๐.๘ (๓๐)	๐.๐ (๐)
๐๗๔	๐.๑ (๕)	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)
๐๗๕	๐.๑ (๒)	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)
๐๗๖	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)
๐๗๗	๐.๒ (๖)	๐.๒ (๘)	๐.๐ (๐)
๐๗๘	๐.๕ (๒๕)	๐.๗ (๒๗)	๐.๐ (๐)
๐๗๙	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)
๐๘๑	๐.๒ (๗)	๐.๑ (๕)	๐.๐ (๐)
๐๘๒	๐.๑ (๓)	๐.๑ (๔)	๐.๐ (๐)
๐๘๓	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)

จำนวนเปอร์เซ็นต์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	กลางวัน	กลางคืน(มีแสงไฟ)	กลางคืน (ไม่มีแสงไฟ)
๔๖	๐.๓ (๑๐)	๐.๒ (๒)	๐.๐ (๐)
๔๗	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)
๔๘	๒.๑ (๗๒)	๐.๓ (๘)	๐.๐ (๐)
๔๙	๐.๑ (๕)	๐.๑ (๓)	๐.๐ (๑)
๕๐	๐.๑ (๕)	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)
๕๑	๐.๔ (๑๒)	๐.๔ (๑๔)	๐.๐ (๐)
๕๒	๑.๒ (๔๔)	๐.๕ (๑๕)	๐.๐ (๑)
๕๓	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)
๕๔	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)
๕๕	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)
๑๐๒	๐.๐ (๑)	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)
๑๐๓	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๑)
๑๐๔	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)
๑๑๑	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)
๑๑๒	๐.๓ (๑๐)	๐.๓ (๑๒)	๐.๐ (๑)
๑๑๓	๐.๑ (๓)	๐.๑ (๔)	๐.๐ (๐)
๑๑๔	๐.๑ (๓)	๐.๒ (๗)	๐.๐ (๐)
๑๑๕	๑.๑ (๔๒)	๑.๔ (๔๒)	๐.๐ (๑)
๑๑๖	๐.๑ (๔)	๐.๑ (๕)	๐.๐ (๐)
๑๑๗	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)
๑๑๘	๐.๑ (๕)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)

จำนวนเปอร์เซ็นต์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	กลางวัน	กลางคืน(มีแสงไฟ)	กลางคืน(ไม่มีแสงไฟ)
๑๒๐	๑.๓ (๔)	๐.๔ (๑๔)	๐.๐ (๑)
๑๒๖	๐.๗ (๒๕)	๐.๑ (๓)	๐.๐ (๐)
๑๒๗	๐.๐ (๑)	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)
๑๒๘	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๑)
๑๓๐	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๐)
๑๓๑	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๑)

ตารางที่ ๒ แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรหัสอุบัติเหตุกับชนิดนิเวศทาง

จำนวนเปอร์เซ็นต์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	ลักษณะ	คอนกรีต	ลูกรัง/หิน/ดิน
๐๐๑	๘.๐ (๒๕๐)	๕.๒ (๑๕๕)	—
๐๐๒	๐.๐ (๐)	๐.๑ (๒)	—
๐๐๓	๒.๕ (๘๘)	๑.๗ (๕๕)	๐.๐ (๑)
๐๐๔	๐.๒ (๗)	๐.๒ (๖)	—
๐๐๕	๐.๓ (๙)	๐.๒ (๗)	—
๐๐๖	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๑)	—
๐๐๗	๐.๕ (๑๗)	๐.๒ (๖)	—
๐๐๘	๐.๕ (๑๕)	๐.๑ (๔)	—
๐๐๙	๒.๑ (๗๕)	๑.๐ (๓๕)	—
๐๑๐	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)	—
๐๑๖	๑.๐ (๓๕)	๑.๐ (๓๕)	—
๐๑๗	๑.๐ (๓๕)	๐.๕ (๑๗)	—
๐๑๘	๒.๖ (๘๒)	๐.๕ (๑๕)	—
๐๑๙	๐.๑ (๓)	๐.๑ (๒)	—
๐๒๐	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)	—
๐๒๑	๐.๗ (๒๕)	๐.๑ (๒)	—
๐๒๒	๐.๑ (๓)	๐.๐ (๑)	—
๐๒๓	๑.๑ (๓๗)	๐.๕ (๑๕)	—
๐๒๔	๑.๐ (๓๕)	๐.๓ (๙)	—
๐๒๕	๐.๑ (๒)	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)
๐๓๑	๓.๒ (๑๑๕)	๐.๗ (๒๖)	—

จำนวนเปอร์เซ็นต์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	ลักษณะ	คอนกรีต	ลูกรัง/หิน/ดิน
๐๓๖	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)	-
๐๓๗	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๑)	-
๐๓๘	๒.๑ (๓๓)	๐.๖ (๒๐)	-
๐๓๙	๑.๘ (๒๕)	๐.๖ (๒๐)	-
๐๔๐	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)	-
๐๔๑	๐.๑ (๔)	๐.๐ (๑)	-
๐๔๒	๐.๘ (๒๕)	๐.๓ (๑๑)	-
๐๔๓	๐.๕ (๑๕)	๐.๑ (๒)	-
๐๔๔	๐.๑ (๓)	๐.๑ (๒)	-
๐๔๕	๓.๓ (๑๓๐)	๒.๐ (๗๐)	-
๐๔๖	๑.๑ (๓๘)	๐.๓ (๑๒)	-
๐๔๗	๐.๕ (๑๓)	๐.๓ (๑๐)	-
๐๔๘	๐.๓ (๑๑)	๐.๑ (๓)	-
๐๔๙	๐.๕ (๓๓)	๐.๕ (๑๕)	-
๐๕๐	๐.๒ (๘)	๐.๓ (๑๐)	-
๐๕๑	๐.๓ (๑๐)	๐.๑ (๓)	-
๐๕๒	๐.๕ (๑๓)	๐.๒ (๗)	-
๐๕๓	๓.๖ (๑๒๕)	๑.๘ (๖๕)	-
๐๕๔	๐.๕ (๑๖)	๐.๓ (๑๐)	-
๐๕๕	๐.๑ (๓)	๐.๐ (๑)	-
๐๕๖	๐.๕ (๓๓)	๐.๕ (๑๕)	-

จำนวนเปอร์เซ็นต์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	ลักษณะ	คอนกรีต	ดูวัง/หิน/ดิน
๐๕๖	๑.๓ (๒๑)	๑.๖ (๕๕)	—
๐๕๘	๐.๔ (๑๔)	๐.๑ (๔)	—
๐๕๙	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)	—
๐๖๐	๐.๒ (๖)	๐.๑ (๔)	—
๐๖๑	๐.๑ (๓)	๐.๐ (๐)	—
๐๖๒	๐.๕ (๑๖)	๐.๑ (๔)	—
๐๖๓	๐.๑ (๔)	๐.๑ (๔)	—
๐๖๔	๐.๐ (๑)	๐.๑ (๒)	—
๐๖๕	๐.๔ (๑๔)	๐.๒ (๖)	—
๐๖๖	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๑)	—
๐๗๑	๓.๘ (๒๗๔)	๔.๑ (๑๔๓)	—
๐๗๒	๐.๖ (๒๐)	๐.๙ (๓๐)	—
๐๗๓	๑.๓ (๔๔)	๐.๖ (๒๐)	—
๐๗๔	๐.๑ (๔)	๐.๑ (๔)	—
๐๗๕	๐.๐ (๑)	๐.๑ (๓)	—
๐๗๖	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)	—
๐๗๗	๐.๓ (๑๐)	๐.๑ (๒)	—
๐๗๘	๐.๘ (๒๙)	๐.๗ (๒๓)	—
๐๗๙	๐.๐ (๑)	๐.๑ (๒)	—
๐๘๑	๐.๓ (๙)	๐.๑ (๓)	—
๐๘๒	๐.๑ (๔)	๐.๑ (๓)	—
๐๘๓	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๑)	—

จำนวนเบอร์ เซนส์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	ภาคทาง	คอนกรีต	ดูกรัง/ดิน/หิน
๐๘๖	๐.๓ (๑๑)	๐.๑ (๕)	-
๐๘๗	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)	-
๐๘๘	๒.๕ (๘๘)	๐.๗ (๒๖)	-
๐๘๙	๐.๑ (๕)	๐.๑ (๔)	-
๐๙๐	๐.๑ (๔)	๐.๑ (๓)	-
๐๙๑	๐.๕ (๑๕)	๐.๓ (๕)	-
๐๙๒	๑.๑ (๓๕)	๐.๗ (๒๓)	-
๐๙๓	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)	-
๐๙๔	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)	-
๐๙๕	๐.๐ (๐)	๐.๐ (๑)	-
๑๐๐	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)	-
๑๐๒	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)	-
๑๐๓	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)	-
๑๐๔	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)	-
๑๑๑	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)	-
๑๑๒	๐.๕ (๑๗)	๐.๒ (๖)	-
๑๑๓	๐.๐ (๑)	๐.๒ (๖)	-
๑๑๔	๐.๒ (๗)	๐.๑ (๓)	-
๑๑๕	๒.๑ (๗๕)	๐.๖ (๒๑)	-
๑๑๖	๐.๒ (๗)	๐.๑ (๒)	-
๑๑๗	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๐)	-

จำนวนเปอร์เซ็นต์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	สาเหตุ	คนกรรไกร	ลูกรัง/หิน/ดิน
๑๑๘	๐.๑ (๘)	๐.๐ (๐)	—
๑๒๐	๐.๓ (๘๕)	๐.๘ (๑๓)	—
๑๒๒	๐.๕ (๑๔)	๐.๓ (๕)	—
๑๒๓	๐.๐ (๐)	๐.๑ (๓)	—
๑๒๔	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๐)	—
๑๓๐	๐.๐ (๐)	๐.๑ (๒)	—
๑๓๓	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๑)	—

ตารางที่ ๓ แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรหัสอุบัติเหตุกับลักษณะทาง

จำนวนเปอร์เซ็นต์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งทศ (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	ทางตรง	ทางแยก	ทางโค้ง	วงเวียน
๐๐๑	๕.๕ (๗๒)	๒.๑ (๓๗)	๐.๐ (๑)	๐.๑ (๒)
๐๐๒	๐.๐ (๑)	๐.๐ (๑)	—	—
๐๐๓	๓.๓ (๑๒๐)	๐.๗ (๒๗)	๐.๐ (๑)	๐.๑ (๒)
๐๐๔	๐.๔ (๑๔)	๐.๐ (๑)	—	—
๐๐๕	๐.๓ (๑๒)	๐.๑ (๓)	—	๐.๐ (๑)
๐๐๖	๐.๑ (๒)	—	—	—
๐๐๗	๐.๑ (๒)	๐.๕ (๒๐)	๐.๐ (๑)	—
๐๐๘	๐.๔ (๑๓)	๐.๑ (๔)	—	—
๐๐๙	๒.๓ (๘๕)	๐.๗ (๒๕)	—	—
๐๑๐	๐.๑ (๔)	—	—	—
๐๑๖	๑.๕ (๕๔)	๐.๔ (๑๖)	—	๐.๑ (๒)
๐๑๗	๐.๒ (๕)	๑.๐ (๓๕)	—	—
๐๑๘	๐.๗ (๒๗)	๐.๕ (๑๖)	๐.๐ (๑)	—
๐๑๙	๐.๑ (๕)	—	—	—
๐๒๐	๐.๐ (๑)	—	—	—
๐๒๑	๐.๒ (๖)	๐.๕ (๒๐)	—	—
๐๒๒	๐.๑ (๓)	๐.๐ (๑)	—	—
๐๒๓	๑.๓ (๔๗)	๐.๒ (๘)	—	๐.๑ (๒)
๐๒๔	๑.๑ (๓๕)	๐.๒ (๘)	—	—
๐๒๕	๐.๑ (๒)	๐.๑ (๓)	—	—

จำนวนเปอร์เซ็นต์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	ทางตรง	ทางแยก	ทางโค้ง	วงเวียน
๐๓๗	๐.๒ (๕)	๓.๙ (๑๓๕)	—	—
๐๓๘	—	๐.๑ (๒)	—	—
๐๓๙	—	๐.๑ (๒)	—	—
๐๓๙	๐.๒ (๕)	๒.๕ (๘๖)	—	—
๐๓๙	๐.๕ (๑๔)	๑.๕ (๖๕)	—	—
๐๓๖	—	๐.๑ (๔)	—	—
๐๓๙	๐.๐ (๑)	๐.๑ (๔)	—	—
๐๓๙	๐.๒ (๕)	๑.๐ (๓๕)	๐.๐ (๑)	—
๐๓๙	—	๐.๖ (๒๑)	—	—
๐๔๐	—	๐.๑ (๕)	—	—
๐๔๑	๐.๖ (๒๓)	๕.๑ (๑๘๕)	—	—
๐๔๒	๐.๕ (๑๕)	๑.๑ (๔๑)	๐.๑ (๒)	—
๐๔๓	๐.๑ (๕)	๐.๕ (๑๘)	—	๐.๐ (๑)
๐๔๔	๐.๑ (๕)	๐.๒ (๕)	๐.๐ (๑)	—
๐๔๕	๐.๓ (๑๑)	๑.๐ (๓๖)	—	—
๐๔๖	๐.๑ (๕)	๐.๓ (๑๑)	๐.๑ (๒)	—
๐๔๗	๐.๑ (๒)	๐.๓ (๑๐)	๐.๐ (๑)	—
๐๔๘	๐.๒ (๖)	๐.๕ (๑๕)	—	—
๐๔๙	๑.๓ (๔๗)	๕.๐ (๑๕๖)	๐.๑ (๒)	—
๐๕๐	๐.๑ (๕)	๐.๖ (๒๑)	—	—
๐๕๑	๐.๐ (๑)	๐.๑ (๔)	—	—

จำนวนเปอร์เซ็นต์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	ทางตรง	ทางแยก	ทางโค้ง	วงเวียน
๐๕๖	๐.๒ (๖)	๑.๐ (๓๓)	๐.๑ (๕)	—
๐๕๗	๒.๖ (๘๖)	๐.๗ (๒๓)	๐.๐ (๑)	—
๐๕๘	๐.๕ (๑๗)	๐.๐ (๑)	—	—
๐๕๙	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)	—	—
๐๖๐	๐.๐ (๑)	๐.๒ (๕)	—	—
๐๖๑	—	๐.๑ (๒)	—	๐.๐ (๑)
๐๖๒	๐.๓ (๑๑)	๐.๒ (๕)	—	—
๐๖๓	๐.๒ (๖)	—	—	—
๐๖๔	๐.๑ (๒)	๐.๐ (๑)	—	—
๐๖๕	๐.๕ (๑๕)	๐.๑ (๒)	—	—
๐๖๖	๐.๑ (๒)	—	—	—
๐๗๑	๑๐.๕ (๓๒๒)	๑๐.๐ (๓๒)	๐.๒ (๖)	๐.๓ (๑๑)
๐๗๒	๑.๒ (๔๔)	๐.๑ (๓)	—	๐.๑ (๓)
๐๗๓	๑.๕ (๔๕)	๐.๕ (๑๕)	—	—
๐๗๔	๐.๒ (๖)	๐.๑ (๒)	—	—
๐๗๕	๐.๑ (๓)	๐.๐ (๑)	—	—
๐๗๖	๐.๑ (๓)	—	—	—
๐๗๗	๐.๒ (๖)	๐.๑ (๕)	๐.๐ (๑)	—
๐๗๘	๐.๕ (๑๕)	๐.๕ (๑๕)	๐.๑ (๒)	—
๐๗๙	๐.๑ (๓)	—	—	—
๐๘๑	๐.๒ (๖)	๐.๑ (๓)	—	—

จำนวนเปอร์เซ็นต์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	ทางตรง	ทางแยก	ทางโค้ง	วงเวียน
๔๒	๐.๒ (๖)	๐.๐ (๑)	—	—
๔๓	๐.๑ (๒)	—	—	—
๔๖	๐.๓ (๑๒)	๐.๑ (๓)	๐.๐ (๑)	—
๔๗	๐.๐ (๑)	—	—	—
๔๘	๒.๒ (๘๐)	๑.๐ (๓๕)	๐.๑ (๔)	๐.๐ (๑)
๔๙	๐.๒ (๖)	๐.๑ (๓)	—	—
๕๐	๐.๑ (๕)	๐.๑ (๒)	—	—
๕๑	๐.๖ (๒๕)	๐.๒ (๖)	๐.๐ (๑)	—
๕๒	๐.๔ (๓)	๐.๗ (๒๕)	๐.๒ (๖)	—
๕๗	—	—	๐.๐ (๑)	—
๕๘	๐.๐ (๑)	—	—	—
๕๙	—	—	๐.๐ (๑)	—
๑๐๒	—	—	๐.๑ (๓)	—
๑๐๓	—	—	๐.๐ (๑)	—
๑๐๔	—	๐.๐ (๑)	—	—
๑๑๑	๐.๐ (๑)	๐.๑ (๒)	—	—
๑๑๒	๐.๔ (๑๕)	๐.๒ (๘)	—	—
๑๑๓	๐.๓ (๖)	๐.๐ (๑)	—	—
๑๑๔	๐.๑ (๕)	๐.๑ (๕)	—	—
๑๑๕	๑.๙ (๗๐)	๐.๔ (๑๕)	—	๐.๑ (๕)
๑๑๖	๐.๑ (๓)	๐.๑ (๓)	๐.๑ (๒)	—

จำนวนเปอร์เซ็นต์ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (จำนวนครั้ง)

รหัสอุบัติเหตุ	ทางตรง	ทางแยก	ทางโค้ง	วงเวียน
๑๕๔	—	๑๐๐ (๑)	—	—
๑๑๘	๑๐๑ (๕)	—	—	—
๑๒๐	๑๐๒ (๘๘)	๑๐๕ (๒๔)	—	๑๐๐ (๑)
๑๒๖	๑๐๕ (๒๕)	๑๐๒ (๗)	๑๐๑ (๓)	—
๑๒๗	๑๐๑ (๓)	—	—	—
๑๒๘	๑๐๐ (๑)	๑๐๐ (๑)	—	—
๑๓๐	๑๐๐ (๑)	๑๐๐ (๑)	—	—
๑๓๑	๑๐๑ (๒)	—	๑๐๐ (๑)	—

ภาคผนวก ง.

ผลการวิเคราะห์การจัดลำดับของการปรับปรุงแก้ไขอุบัติเหตุโดยใช้เครื่องมือเทอร์โปแกรมที่สร้างขึ้น

```

0001      C PROGRAM CALCULATE PFICTY OF ACCIDENT
0002      DIMENSION MA(1000,6),DD(1000),IPR(7),IPS(7)
0003      DATA IRANK/1H /,IAS/1H*/
0004      MST = 0
0005      WRITE(3,5)
0006      5  FORMAT(1H1,30X,'***** START WORKING *****')
0007      DC 10 I = 1,1000
0008      DD(I) = 0
0009      DC 10 J = 1,6
0010      MA(I,J) = 0
0011      10  CCNTINUE
0012      NN = 1
0013      20  READ(6,22,END=40)  NODEA,NUDEB,DIST,IAJT
0014      22  FORMAT(2I7,T150,F4.2,17)
0015      NT = 0
0016      DC 30 I = 1,NN
0017      IF(NODEA.EQ.MA(I,1).AND.NUDEB.EQ.MA(I,2))  GC TO 36
0018      IF(NODEA.EQ.MA(I,2).AND.NUDEB.EQ.MA(I,1))  GC TO 38
0019      30  CONTINUE
0020      IF(NODEA.LE.NUDEB)  GC TO 32
0021      ISAVE = NUDEB
0022      NUDEB = NODEA
0023      NODEA = ISAVE
0024      MA(NN,4) = MA(NN,4) + 1
0025      MA(NN,5) = MA(NN,5) + 1
0026      NT = 1
0027      32  MA(NN,1) = NODEA
0028      MA(NN,2) = NUDEB
0029      IF(DD(NN).EQ.0.)  DD(NN) = DIST
0030      IF(MA(NN,6).EQ.0)  MA(NN,6) = IAJT
0031      IF(NT.EQ.1)  GC TO 35
0032      MA(NN,3) = MA(NN,3) + 1
0033      MA(NN,5) = MA(NN,5) + 1
0034      35  NN = NN + 1
0035      IF(NN.GT.1000)  GC TO 150
0036      GO TO 20
0037      36  MA(I,3) = MA(I,3) + 1
0038      MA(I,5) = MA(I,5) + 1
0039      GO TO 20
0040      38  MA(I,4) = MA(I,4) + 1
0041      MA(I,5) = MA(I,5) + 1
0042      GC TO 20
0043      40  MM = NN - 1
0044      WRITE(3,42)  MM
0045      42  FORMAT(1H0,20X,'TOTAL LINK IN THIS DATA IS',I6,' LINKS')
0046      DC 46 I = 1,NN
0047      WRITE(8,44)  (MA(I,J),J=1,6),DD(I)
0048      44  FORMAT(6I8,5X,F7.2)
0049      46  CCNTINUE
0050      ENDFILE 8
0051      REWIND 6
0052      REWIND 3
0053      LX = 1
0054      48  NCCI = MA(LX,1)/10000

```



```

CC99      ACCIR = AAF / AMI
0100      NUP = IBANK
0101      NLO = IBANK
0102      IF(ACCIR.GT.UPPER) NUP = IAS
0103      IF(ACCIP.LT.ALGW) NLG = IAS
0104      READ(8,80,END=140) IPR,IPS
0105      80  FORMAT(1X,7I1,1X,7I1)
0106      NODEA = IPP(1)*1000000 + IPR(2)*100000 + IPR(3)*10000 +
*          IPR(4)*1000 + IPR(5)*100 + IPR(6)*10 + IPR(7)
0107      NODEB = IPS(1)*1000000 + IPS(2)*100000 + IPS(3)*10000 +
*          IPS(4)*1000 + IPS(5)*100 + IPS(6)*10 + IPS(7)
0108      NDEX = MA(1,1)
0109      NDEY = MA(1,2)
0110      IF(NODEA.EQ.NDEX.AND.NODEB.EQ.NDEY) GO TO 86
0111      WRITE(3,82)
0112      82  FORMAT(1H0,10X,'IT HAS ERROR ON THE SYSTEM')
0113      STOP
0114      86  WRITE(7,76) IPR,IPS,MA(1,3),MA(1,4),MA(1,5),DD(1),MA(1,6),AMI,
$ RAMDA,UPPER,ALOW,NUP,ACCIR,NLO
0115      WRITE(3,74)
0116      100 CONTINUE
0117      WRITE(3,102)
0118      102 FORMAT(1X,129(1H-))
0119      WRITE(3,104)
0120      104 FORMAT(21X,'I',2(9X,'I'),10X,'I',13X,'I',10X,'I')
0121      WRITE(3,106) IMC,IMB,IMA,SIGMAI
0122      106 FORMAT(21X,'I',2(117,' I'),18,' I',18X,'I',F9.3,' I')
0123      WRITE(3,104)
0124      WRITE(3,108)
0125      108 FORMAT(21X,32(1H=),18X,12(1H=))
0126      IF(MST.EQ.1) GO TO 120
0127      LX = LZ + 1
0128      GO TO 48
0129      120 REWIND 6
0130      WRITE(3,124)
0131      124 FORMAT(1H1,20X,'***** COMPLETE END *****')
0132      STOP
0133      140 WRITE(3,142)
0134      142 FORMAT(1H0,20X,'***** ACTUAL END *****')
0135      STOP
0136      150 WRITE(3,152)
0137      152 FORMAT(1H0,20X,'ERROR TABLL HANDING NOT ENOUGH IT OVER ESTAMATE')
0138      END

```

ตารางที่ ๑. TABLE SHOW PRIORITY OF ACCIDENT

NODE TO NODE	ACCIDENT FREQUENCY (DIRECT)	ACCIDENT FREQUENCY (REVERSE)	ANNUAL ACCIDENT FREQUENCY	LENGTH OF CENTRAL SECTION KM.	ACT OF EACH SECTION VPC	4(I) 8 I V-KM.10	RAMCA 81 IAC/V-KM.10	UPPER CONTROL LIMIT IAC/V-KM.10	LOWER CONTROL LIMIT IAC/V-KM.10	ACCIDENT RATE ACC/V-KM.10
0030104 - 0030204	19	14	33	0.4500	31510	0.052	826.313	1059.847	624.814	637.617
0030204 - 0030304	5	20	25	0.2100	31510	0.024	826.313	1185.607	535.666	1035.054
0030304 - 0030404	8	4	12	0.2500	31510	0.029	826.313	1151.402	558.888	417.350 *
0030404 - 0030508	11	5	16	0.2600	31510	0.030	826.313	1144.206	563.664	535.064 *
0030508 - 0030608	12	36	48	0.2400	31510	0.028	826.313	1159.078	553.615	1738.958
	55	79	134			0.162				

ตารางที่ ๒. TABLE SHOW PRIORITY OF ACCIDENT

NODE TO NODE	ACCIDENT FREQUENCY (DIRECT)	ACCIDENT FREQUENCY (REVERSE)	ANNUAL ACCIDENT FREQUENCY	LENGTH OF CENTRAL SECTION KM.	ACT OF EACH SECTION VPC	4(I) 8 I V-KM.10	RAMDA 81 IAC/V-KM.10	UPPER CONTROL LIMIT IAC/V-KM.10	LOWER CONTROL LIMIT IAC/V-KM.10	ACCIDENT RATE ACC/V-KM.10
0040107 - 0040207	10	17	27	0.3200	35280	0.046	307.367	470.578	179.354	588.504
0040207 - 0040307	10	8	18	0.0600	35280	0.009	307.367	772.607	34.665	2052.459
0040307 - 0040407	5	4	9	0.4400	35280	0.063	307.367	443.255	197.751	142.668 *
0040407 - 0040507	15	11	26	0.5400	35280	0.077	307.367	428.181	207.567	335.827
0040507 - 0040607	6	4	10	0.1100	35280	0.016	307.367	621.285	58.578	634.075
0040607 - 0040707	4	4	8	0.3200	35280	0.046	307.367	470.578	179.354	174.372 *
0040707 - 0040820	7	3	10	0.3300	35280	0.047	307.367	464.044	181.732	211.360
0040820 - 0040920	6	10	16	0.3100	35280	0.044	307.367	474.067	177.571	355.553
0040920 - 0041020	5	10	15	0.5200	35280	0.075	307.367	430.816	206.156	201.158 *
0041020 - 0041120	8	9	17	0.5900	35280	0.115	307.367	422.238	212.396	200.571 *
	76	80	156			0.508				

TABLE SHOW PRIORITY OF ACCIDENT

NO. DL TO NOTE	ACCIDENT FREQUENCY (DIRECT)	ACCIDENT FREQUENCY (REVERSE)	ANNUAL ACCIDENT FREQUENCY	LENGTH OF CONTROL SECTION KM.	ACT OF FACH SECTION VPO	M(I) V-KM.IG	RAMCA IAC/V-KM.IG	UPPER CONTROL LIMIT IAC/V-KM.IG	LOWER CONTROL LIMIT IAC/V-KM.IG	ACCIDENT FATE
0070107 - 0070207	3	4	7	0.3400	34370	0.043	261.409	421.347	140.342	164.115
0070207 - 0070307	8	4	12	0.3000	34370	0.038	261.409	433.411	121.053	318.851
0070307 - 0070407	12	8	20	0.5200	34370	0.065	261.409	385.514	162.119	306.587
0070407 - 0070507	11	15	26	0.3300	34370	0.041	261.409	424.228	138.639	428.040
0070507 - 0070607	9	13	22	0.3100	34370	0.039	261.409	430.450	135.001	565.703
0070607 - 0070707	7	4	11	0.3600	34370	0.045	261.409	415.588	143.541	243.567
0070707 - 0070807	4	15	19	0.3700	34370	0.046	261.409	413.490	145.047	405.336
0070907 - 0070907	8	6	14	0.3300	34370	0.041	261.409	424.228	138.635	338.175
0070907 - 0071007	11	11	22	0.4800	34370	0.060	261.409	391.864	158.487	365.350
0071007 - 0071126	16	6	22	0.8600	34370	0.108	261.409	354.700	163.485	203.916
0071126 - 0071226	6	12	18	0.6000	32600	0.071	261.409	379.563	166.438	252.122
0071226 - 0071326	3	5	8	0.5400	32600	0.064	261.409	387.015	161.605	124.505
0071326 - 0071426	7	10	17	0.5000	32600	0.059	261.409	352.786	157.855	285.738
0071426 - 0071526	9	7	16	0.5400	32600	0.064	261.409	387.015	161.605	249.018
0071526 - 0071626	6	3	9	0.5800	32600	0.069	261.409	381.506	164.935	138.408
0071626 - 0071726	2	9	11	0.7300	32600	0.087	261.409	366.550	174.954	126.637
0071726 - 0071826	1	0	1	0.2800	32600	0.033	261.409	447.008	125.273	30.015
	123	132	255			0.075				

ตารางที่ ๘ TABLE SHOW PRIORITY OF ACCIDENT

NODE TO NODE	ACCIDENT	ACCIDENT	ANNUAL	LENGTH OF	ACT OF	M(I)	RAMDA	UPPER	LOWER	ACCIDENT
	FREQUENCY	FREQUENCY	ACCIDENT	CONTROL	EACH			CONTROL	CONTROL	RATE
	(DIRECT)	(REVERSE)	FREQUENCY	SECTION	SECTION	8	8	LIMIT	LIMIT	8
	ACC.	ACC.	ACC.	KM.	VPC	V-KM.10	IAC/V-KM.10	IAC/V-KP.10	IAC/V-KM.10	ACC/V-KM.10
0090120 - 0090220	6	3	9	0.2600	38440	0.036	230.119	397.202	108.485	246.714
0090220 - 0090320	4	2	6	0.3000	38440	0.042	230.119	383.323	116.304	142.546
0090320 - 0090420	15	15	30	0.7000	38440	0.098	230.119	323.276	153.042	305.455
0090420 - 0090520	3	11	14	0.5100	38440	0.072	230.119	341.977	141.430	195.651
0090520 - 0090620	7	6	13	0.4600	38440	0.065	230.119	348.535	136.550	201.423
	35	37	72			0.313				

ตารางที่ ๙ TABLE SHOW PRIORITY OF ACCIDENT

NODE TC NODE	ACCIDENT	ACCIDENT	ANNUAL	LENGTH OF	ACT OF	M(I)	RAMDA	UPPER	LOWER	ACCIDENT
	FREQUENCY	FREQUENCY	ACCIDENT	CONTROL	EACH			CONTROL	CONTROL	RATE
	(DIRECT)	(REVERSE)	FREQUENCY	SECTION	SECTION	8	8	LIMIT	LIMIT	8
	ACC.	ACC.	ACC.	KM.	VPC	V-KM.10	IAC/V-KM.10	IAC/V-KP.10	IAC/V-KM.10	ACC/V-KM.10
0110107 - 0110207	10	17	27	0.5500	29610	0.059	282.451	418.203	176.592	454.224
0110207 - 0110307	13	3	16	0.4900	29610	0.053	282.451	427.683	168.526	302.129
0110307 - 0110407	5	4	9	0.3100	29610	0.034	282.451	473.158	141.231	268.627
0110407 - 0110508	6	7	13	0.3500	29610	0.038	282.451	459.732	149.002	343.672
0110508 - 0110608	7	2	9	0.3400	29610	0.037	282.451	462.840	147.182	244.925
0110608 - 0110708	5	12	17	0.4600	29610	0.050	282.451	433.175	165.077	341.548
0110708 - 0110808	2	3	5	0.3400	29610	0.037	282.451	462.840	147.182	136.069
0110808 - 0110906	6	6	12	0.3600	29610	0.039	282.451	456.768	150.748	308.424
0110906 - 0111006	2	6	8	0.6000	29610	0.065	282.451	411.512	178.556	123.369
	56	60	116			0.411				

TABLE SHOW PRIORITY OF ACCIDENT

ROUTE OR NODE	ACCIDENT FREQUENCY (DIRECT) ACC.	ACCIDENT FREQUENCY (REVERSE) ACC.	ANNUAL ACCIDENT FREQUENCY ACC.	LENGTH OF SECTION KM.	ACT OF EACH VPD	M(I) J I V-KM.10	RAMDA IAC/V-KM.10	UPPER CENTFGL LIMIT 81	LOWER CENTROL LIMIT 81	ACCIDENT RATE ACC/V-KP.10
0120107 - 0120207	1	0	1	0.3000	28370	0.031	161.261	322.563	53.331	32.190
0120207 - 0120307	4	4	8	0.3000	28370	0.031	161.261	322.563	53.331	257.523
0120307 - 0120407	2	2	4	0.3100	28370	0.032	161.261	319.255	54.917	124.608
0120407 - 0120504	9	10	19	0.4800	28370	0.050	161.261	281.698	74.182	382.261
0120504 - 0120607	6	9	15	0.3100	28370	0.032	161.261	319.255	54.917	467.261
0120607 - 0120707	7	5	12	0.6600	28370	0.068	161.261	260.614	66.165	175.584
0120707 - 0120907	4	2	6	0.7200	28370	0.075	161.261	255.592	89.169	80.476
0120807 - 0120910	3	1	4	0.4800	28370	0.050	161.261	281.698	74.182	80.476
0120910 - 0121010	3	2	5	0.6300	28370	0.065	161.261	263.420	64.517	76.644
0121010 - 0121110	0	1	1	0.3800	22500	0.031	161.261	322.097	53.554	32.044
	39	36	75			0.465				

TABLE SHOW PRIORITY OF ACCIDENT

ROUTE	ACCIDENT FREQUENCY (DIRECT)	ACCIDENT FREQUENCY (REVERSE)	ANNUAL ACCIDENT FREQUENCY	LENGTH OF CONTROL SECTION KM.	ACT OF EACH SECTION VPD	PERCENTAGE	RANGE	UPPER CONTROL LIMIT	LOWER CONTROL LIMIT	ACCIDENT RATE
ROUTE	ACC.	ACC.	ACC.	KM.	VPD	V-KM.10	IAC/V-KM.10	IAC/V-KP.10	IAC/V-KM.10	ACC/V-KM.10
0160108 - 0160208	13	20	33	0.3600	33515	0.044	254.196	409.352	136.686	749.341
0160208 - 0160308	6	3	9	0.0700	41272	0.011	254.196	635.831	29.962	853.466
0160308 - 0160408	17	12	29	0.2600	41272	0.037	254.196	420.650	130.074	740.417
0160408 - 0160508	16	15	31	0.4500	41272	0.068	254.196	374.533	158.317	457.300
0160508 - 0160608	2	2	4	0.3000	41272	0.045	254.196	406.575	138.405	88.510
0160608 - 0160708	0	1	1	0.2200	30915	0.025	254.196	474.151	100.990	40.282
0160708 - 0160808	0	2	2	0.2000	41272	0.030	254.196	449.406	114.017	66.382
0160808 - 0160909	2	3	5	0.4300	33515	0.053	254.196	353.815	146.057	95.054
0160909 - 0161009	0	1	1	0.3000	30915	0.034	254.196	436.002	121.368	29.540
0161009 - 0161109	2	5	7	0.4200	33515	0.051	254.196	395.770	146.853	136.244
0161109 - 0161209	0	1	1	0.5600	41272	0.084	254.196	360.249	167.757	11.854
	58	65	123			0.484				

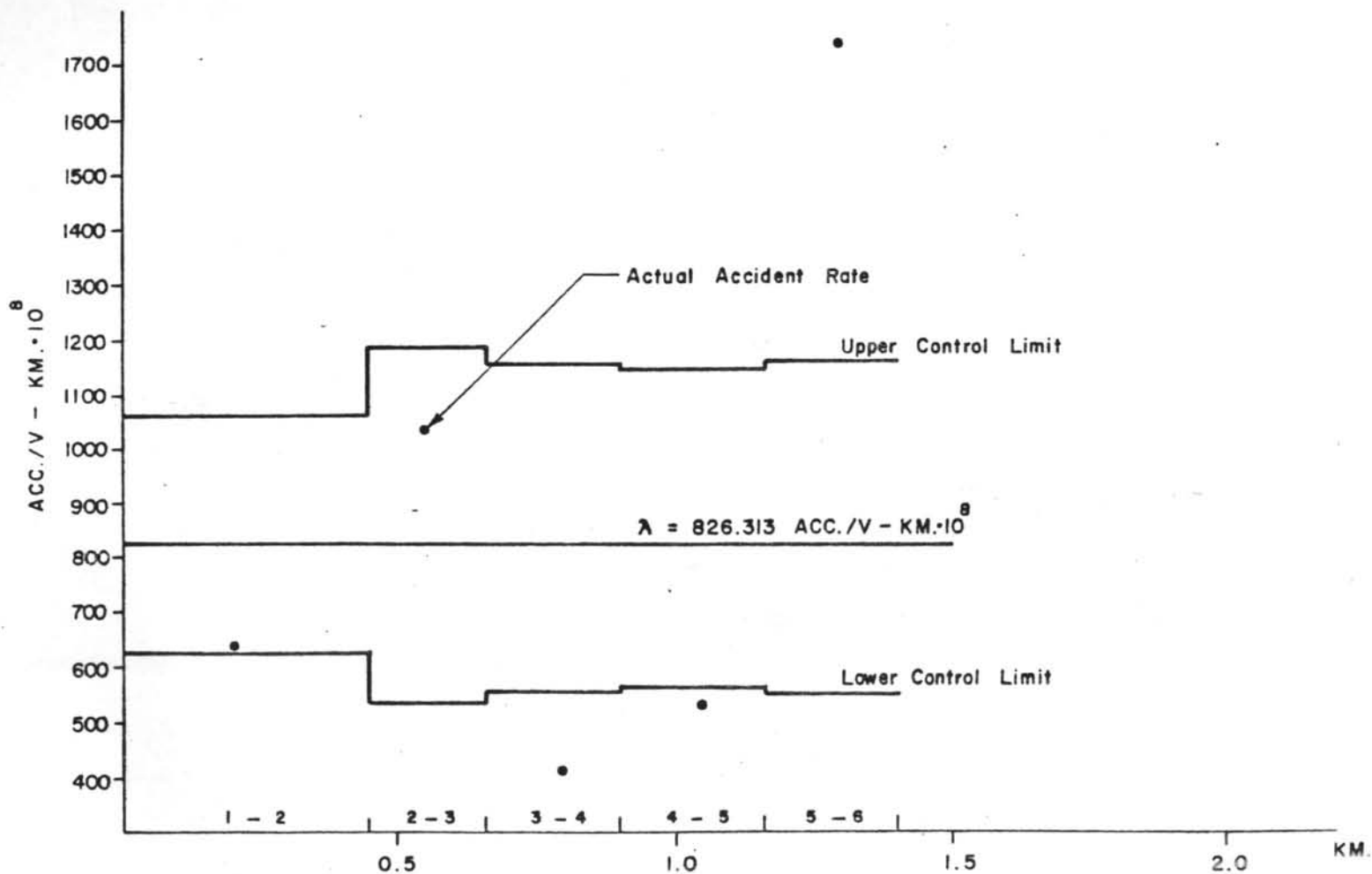
TABLE SHOW PRIORITY OF ACCIDENT

NO. OF TC NO. OF	ACCIDENT FREQUENCY (DIRECT)	ACCIDENT FREQUENCY (REVERSE)	ANNUAL ACCIDENT FREQUENCY	LENGTH OF CONTROL SECTION KM.	ACT OF EACH SECTION VFL	M(1)	RAMDA	UPPER CONTROL LIMIT	LOWER CONTROL LIMIT	ACCIDENT RATE
	ACC.	ACC.	ACC.	KM.	VFL	V-KM.10	IAC/V-KM.10	IAC/V-KM.10	IAC/V-KM.10	ACC/V-KM.10
0190135 - 0190235	0	7	7	0.4600	35335	0.082	157.405	261.820	79.771	113.073
0190235 - 0190335	0	2	2	0.7800	35335	0.101	157.405	235.685	95.606	19.881
0190335 - 0190435	5	7	12	0.2200	42325	0.034	157.405	308.456	55.136	353.076
0190435 - 0190533	7	9	16	0.9400	42325	0.130	157.405	224.528	102.655	123.267
0190533 - 0190635	14	8	22	0.3200	42325	0.049	157.405	277.111	71.237	445.023
0190635 - 0190735	12	6	20	0.5400	42325	0.033	157.405	244.751	89.894	235.743
0190735 - 0190835	18	2	20	0.6800	42325	0.105	157.405	233.732	56.661	190.384
0190835 - 0190948	2	5	8	0.8300	38150	0.116	157.405	229.611	99.544	65.215
	59	46	107				0.680			

TABLE SHOW PRIORITY OF ACCIDENT

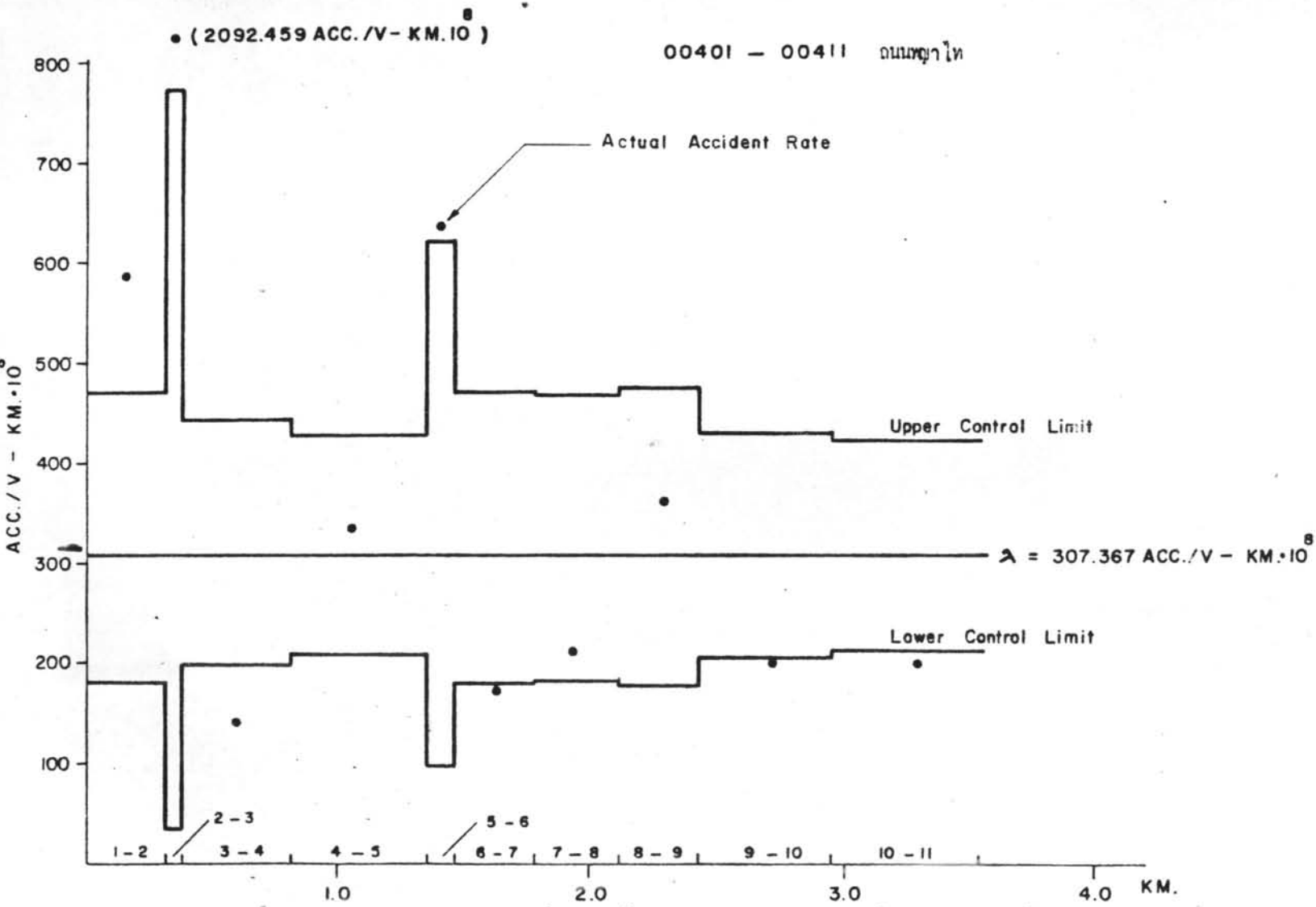
NO. OF TC NO. OF	ACCIDENT FREQUENCY (DIRECT)	ACCIDENT FREQUENCY (REVERSE)	ANNUAL ACCIDENT FREQUENCY	LENGTH OF CONTROL SECTION KM.	ACT OF EACH SECTION VFL	M(1)	RAMDA	UPPER CONTROL LIMIT	LOWER CONTROL LIMIT	ACCIDENT RATE
	ACC.	ACC.	ACC.	KM.	VFL	V-KM.10	IAC/V-KM.10	IAC/V-KM.10	IAC/V-KM.10	ACC/V-KM.10
0200133 - 0200234	3	0	3	0.4000	49560	0.072	94.688	172.562	39.727	41.461
0200234 - 0200338	5	4	9	0.4400	49560	0.030	94.688	166.123	42.083	113.075
0200338 - 0200439	6	4	10	0.0900	49560	0.125	94.688	150.494	52.016	128.168
0200439 - 0200540	2	9	11	0.8600	49560	0.156	94.688	143.814	56.219	70.708
0200540 - 0200640	2	1	3	0.4500	49560	0.001	94.688	167.118	42.625	36.854
0200640 - 0200749	11	11	20	1.1300	49560	0.704	94.688	136.594	60.393	127.155
	35	35	68				0.715			

00301 - 00306 ถนนราชดำเนินนอก



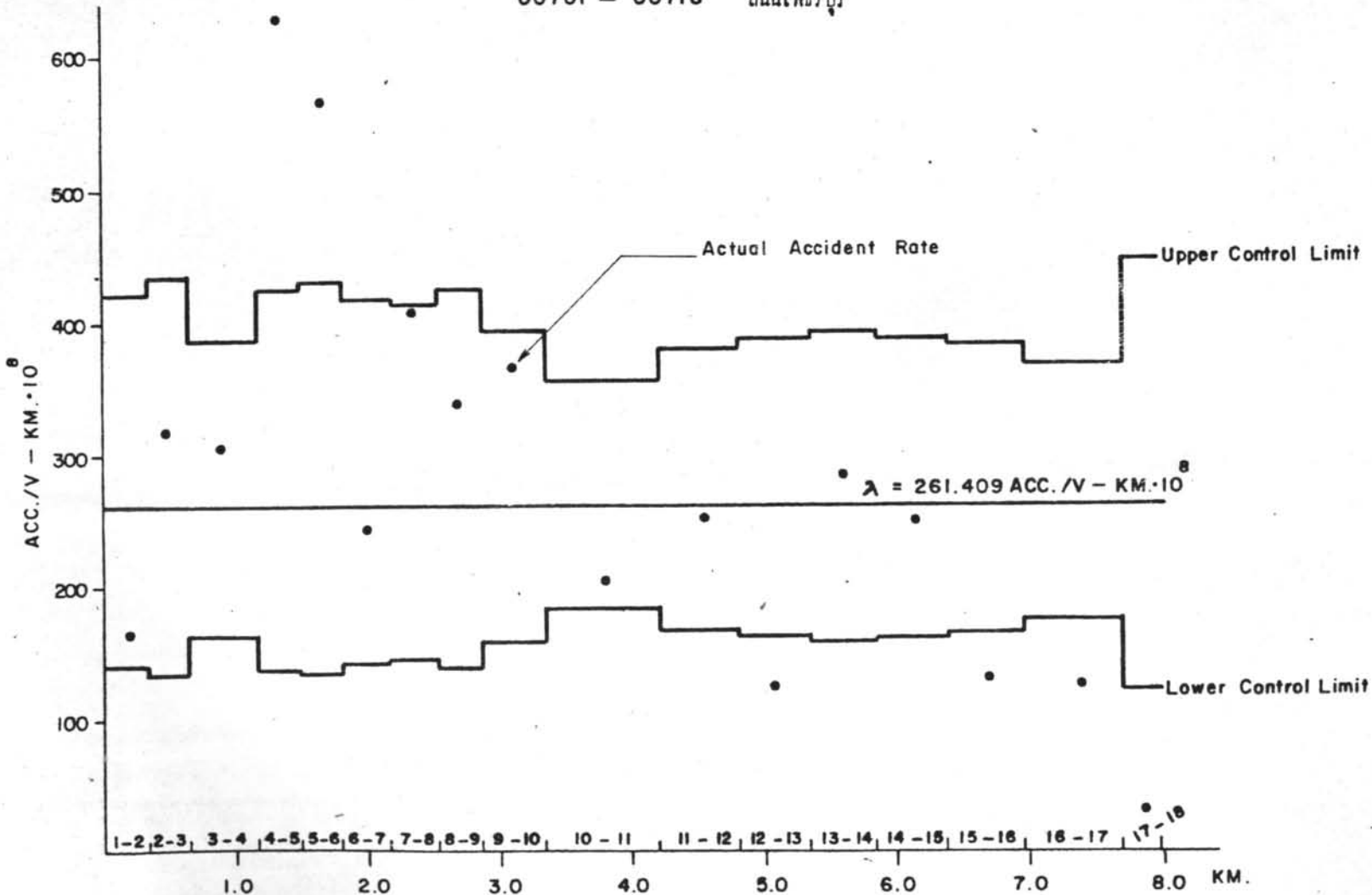
รูปที่ • แสดงอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ต่อ ๑๐๐ ล้านกิโลเมตร - กิโลเมตร บนส่วน (section) ต่างๆ ของถนนราชดำเนินนอก

๒๕/๓

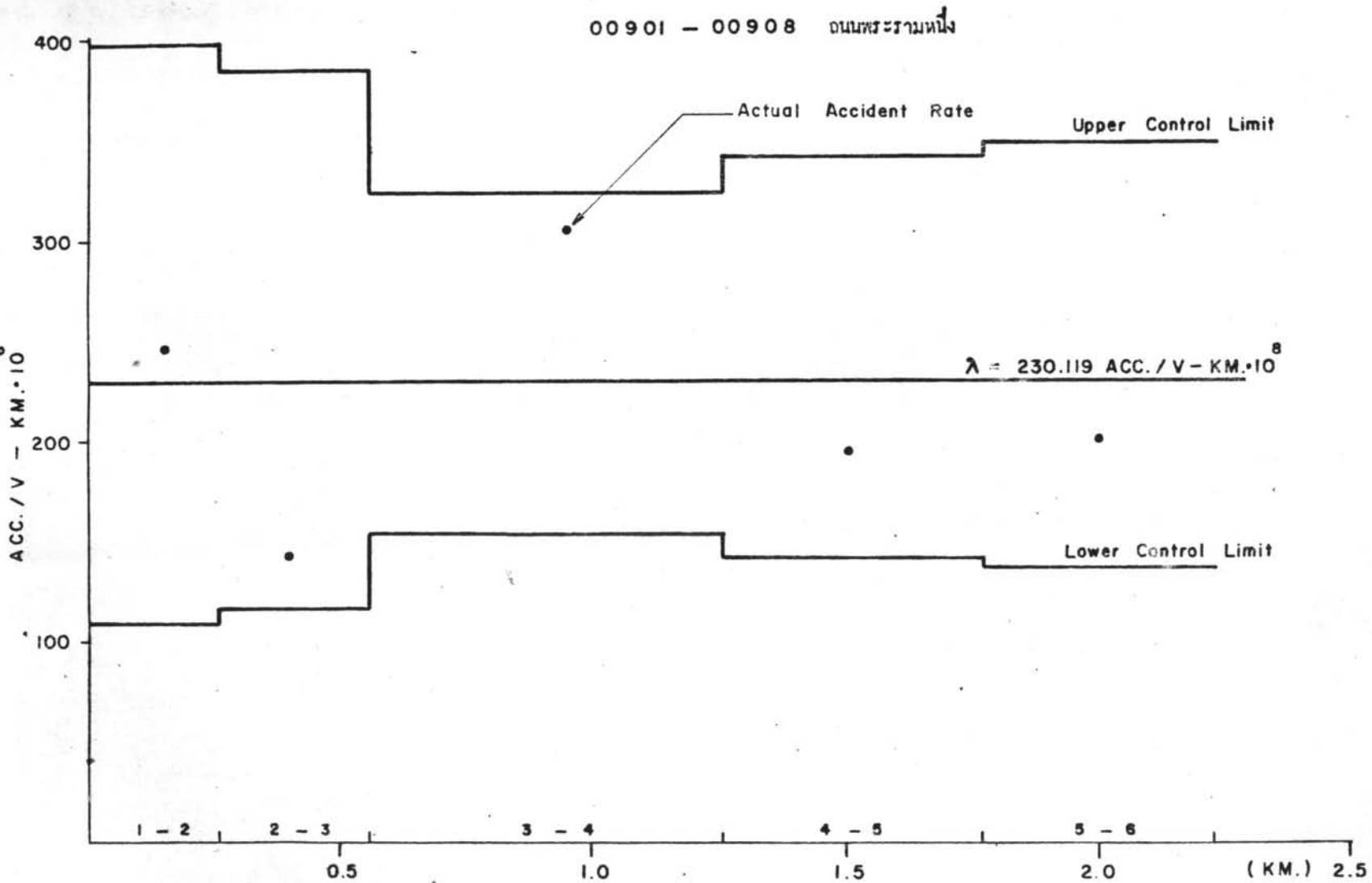


รูปที่ ๒ แสดงอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ต่อ ๑๐๐ ล้านกิโลเมตร - กิโลเมตร บนส่วน (section) ต่างๆ ของถนนพญาไท

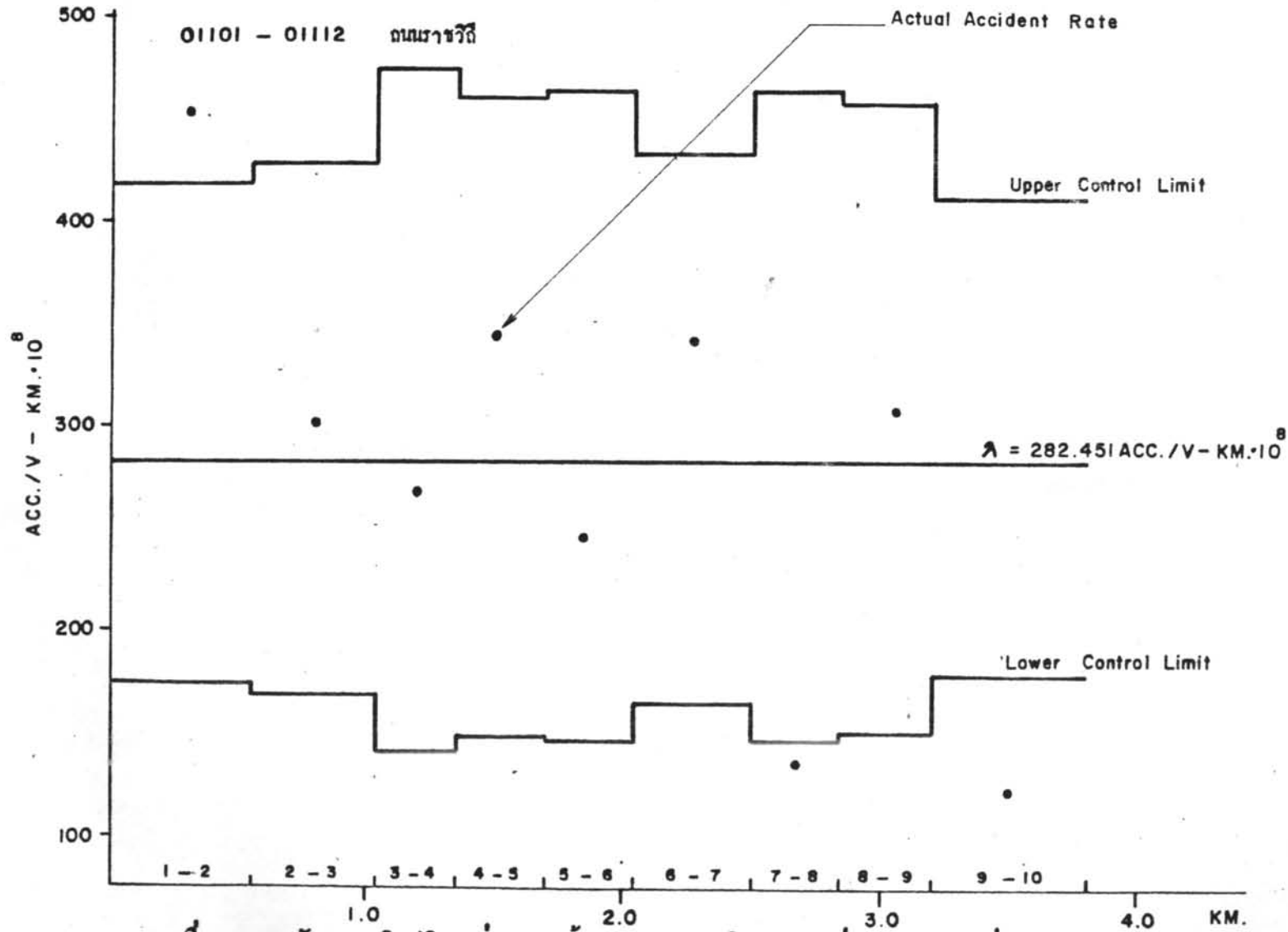
00701 - 00718 ถนนเพชรบุรี



รูปที่ ๓ แสดงอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ต่อ ๑๐๐ ล้านกิโลเมตร - กิโลเมตร บนส่วน (section) ต่างๆ ของถนนเพชรบุรี

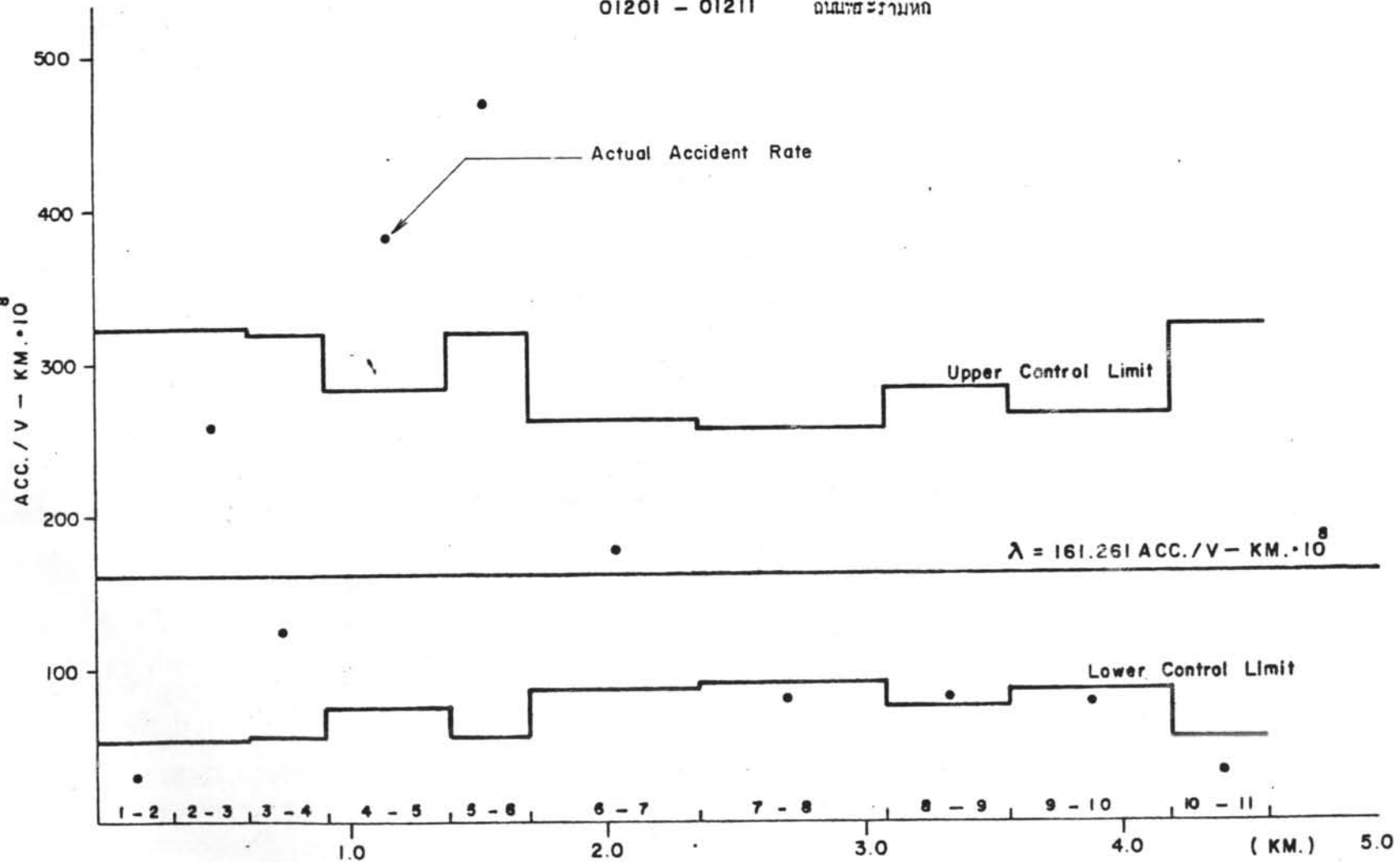


รูปที่ ๔ แสดงอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ต่อ ๑๐๐ ล้านยานพาหนะ - กิโลเมตร บนส่วน (section) ต่างๆ ของถนนพระรามหนึ่ง



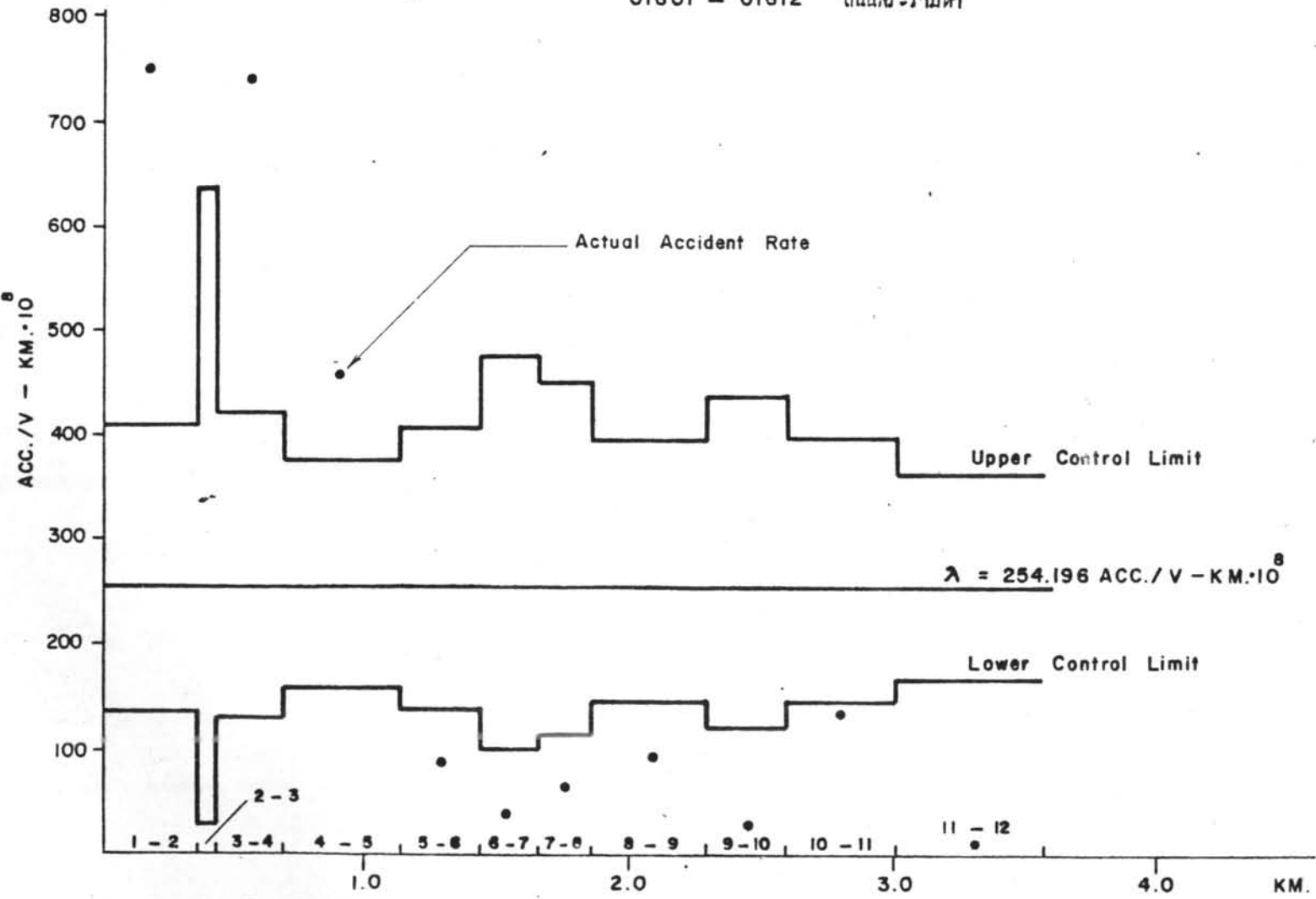
รูปที่ ๕ แสดงอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ต่อ ๑๐๐ กิโลเมตร บนส่วน (section) ต่างๆ ของถนนราชวิถี

01201 - 01211 อุโมงค์รถไฟนครราชสีมา



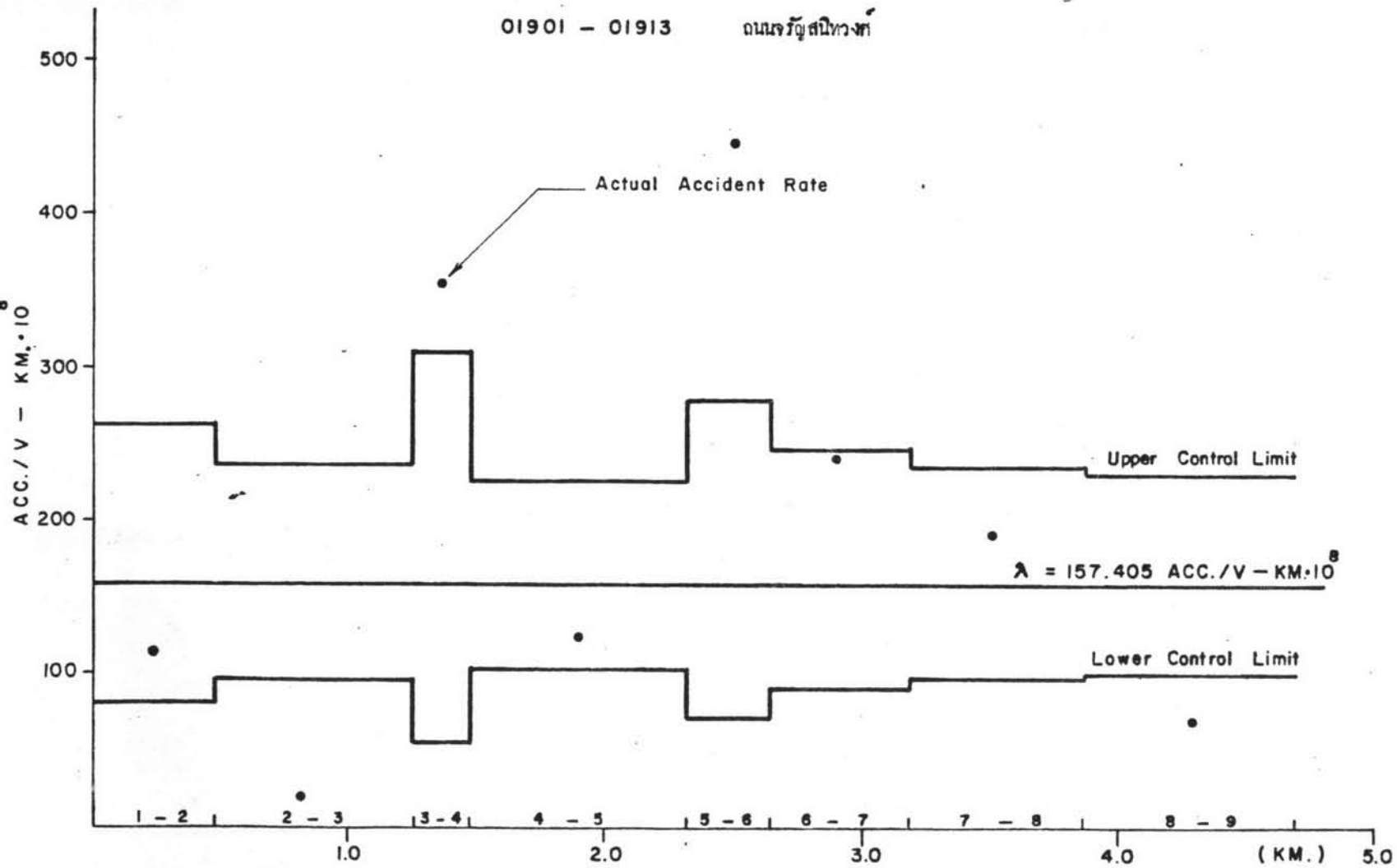
รูปที่ ๖ แสดงอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ต่อ ๑๐๐ ล้าน กิโลเมตร - กิโลเมตร บนส่วน (section) ต่างๆ ของอุโมงค์รถไฟนครราชสีมา

01601 - 01612 ถนนพระรามห้า



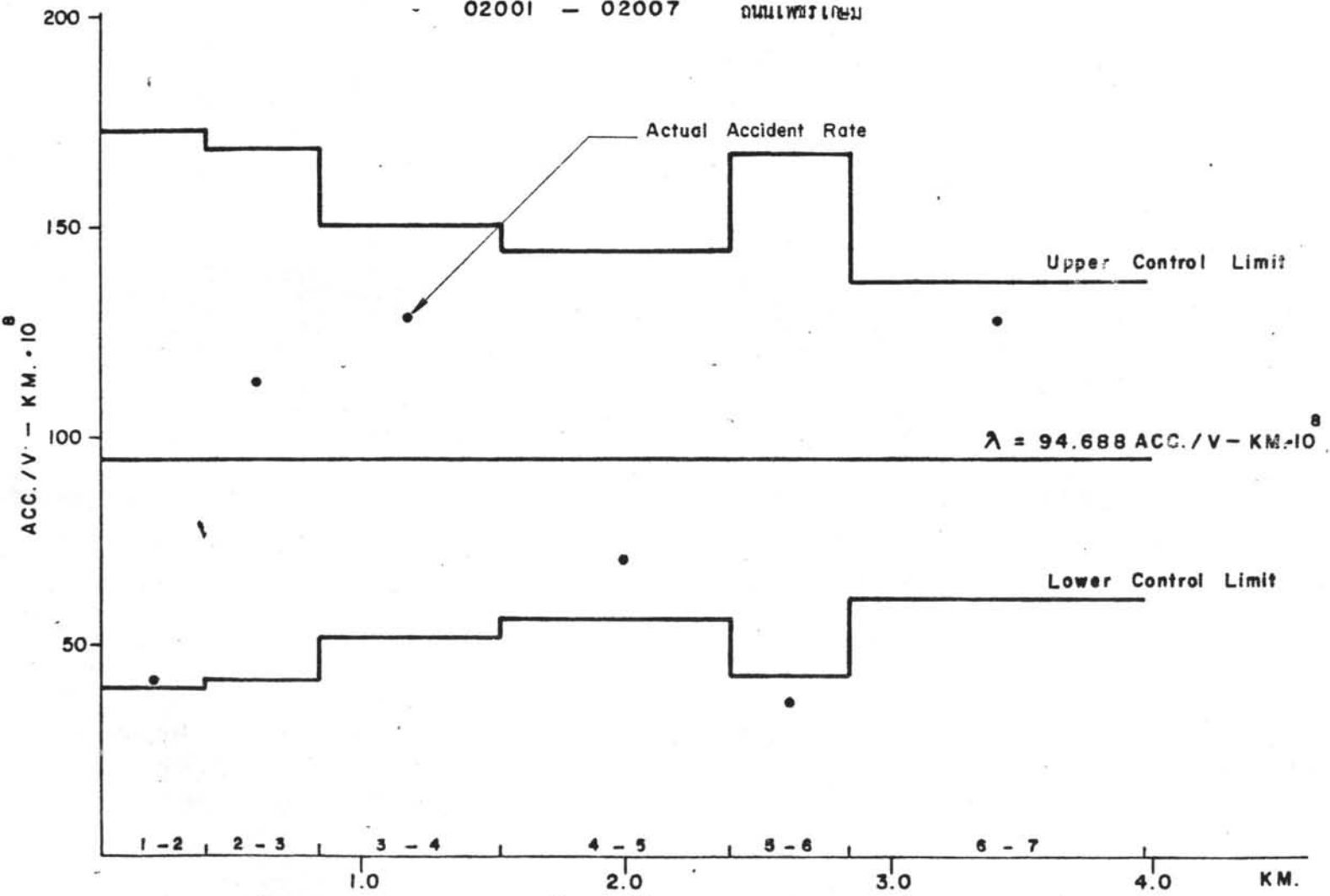
รูปที่ ๗ แสดงอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ต่อ ๑๐๐ ล้านกิโลเมตร - กิโลเมตร บนส่วน (section) ต่างๆ ของถนนพระรามห้า

01901 - 01913 ถนนเจริญสุขนิทวงศ์



รูปที่ ๔ แสดงอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ต่อ ๑๐๐ ล้านกิโลเมตร - กิโลเมตร บนส่วน (section) ต่างๆ ของถนนเจริญสุขนิทวงศ์

02001 - 02007 ถนนเพชรเกษม



รูปที่ ๕ แสดงอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ต่อ ๑๐๐ ล้านยานพาหนะ - กิโลเมตร บนส่วน (section) ต่างๆ ของถนนเพชรเกษม

```

0001      C PROGRAM CREATH TABLE OF ACCIDENT CODE
          DIMENSION IPP(7),IPS(7),IPR(7),NPS(7),IAC(3),JX(13,6),JY(10,6)
          $,JZ(100,6),JB(6),JC(6)
0002      WRITE(3,5)
0003      5  FORMAT(1H0,30X,'***** START WORKING *****')
0004      NN = 0
0005      NCON = 0
0006      10 READ(6,12,FND=200) IPP,IPS,MA,MB,MC,MD,ME,MF,MM,MN,MP,ME,AL,JA,
          $NUP,ACCIP,NLG
0007      12  FORMAT(3X,7I1,3X,7I1,2X,17,3X,17,3X,1H,3X,FB,4,2X,17,2X,4(F9.3,2X)
          $,A1,F10.3,1X,A1)
0008      NCODEX = IPP(1)*1000000 + IPR(2)*100000 + IPR(3)*10000 +
          $ IPR(4)*1000 + IPR(5)*100 + IPR(6)*10 + IPR(7)
0009      NCODEY = IPS(1)*1000000 + IPS(2)*100000 + IPS(3)*10000 +
          $ IPS(4)*1000 + IPS(5)*100 + IPS(6)*10 + IPS(7)
0010      NX = NCODEX / 10000
0011      IF(NCON.EC.NX) GO TO 60
0012      IF(NN.EC.0) GO TO 20
0013      WRITE(3,16)
0014      16  FORMAT(5X,106(1H=))
0015      20  WRITE(3,24)
0016      24  FORMAT(1H1,23X,'TABLE SHOW ACCIDENT CODE AT CONTROL SECTION BY RA
          $NKING FREQUENCY')
0017      NN = NN + 1
0018      WRITE(3,26)
0019      26  FORMAT(1H0)
0020      WRITE(3,16)
0021      WRITE(3,30)
0022      30  FORMAT(5X,'I',6X,'NCODE',9X,'ILENGTH OFI AOT OF I UPPER I LOWF
          $R I ACCIDENT I DIFECT I REVERSE I')
0023      WRITE(3,34)
0024      34  FORMAT(5X,'I',7X,'TO',10X,'I CONTROL I EACH I CONTROL I CONTR
          $L I RATE I',2(14(1H-),'I'))
0025      WRITE(3,38)
0026      38  FORMAT(5X,'I',6X,'NCODE',9X,'I SECTION ISECTION I LIMIT BI LIMI
          $T 8I',12X,'8I',2(' CODE I FREQ I'))
0027      WRITE(3,42)
0028      42  FORMAT(5X,'I',19X,'I',3X,'K% I VPD IAC/V-KM.1DIAC/V-KM1DI A
          $CC/V-KM.10 I',2(7X,'I',6X,'I'))
0029      WRITE(3,46)
0030      46  FORMAT(5X,'I',104(1H-),'I')
0031      WRITE(3,50)
0032      50  FORMAT(5X,'I',19X,'I',9X,'I',3X,'I',10X,'I',10X,'I',13X,'I',7X,'I'
          $,6X,'I',7X,'I',6X,'I')
0033      54  FORMAT(5X,'I',7I1,' - ',7I1,' I',FB,4,' I',17,' I',F9.3,' I',F9.3
          $,' I',A1,F10.3,1X,A1,' I',2(2X,5I1,2X,' I',14,2X,' I'))
0034      NCON = NX
0035      DO 64 I = 1,100
0036      DO 64 J=1,6
0037      JX(I,J) = 0
0038      JY(I,J) = 0
0039      JZ(I,J) = 0
0040      64  CONTINUE
0041      IF(NODEX.LI.NODEY) GO TO 64
    
```

```

0042      GO TO 70
0043      66      SAVE = NODEX
0044             NODEX = NODEY
0045             NODEY = SAVE
0046      70      READ(7,72,FND=200)  NPR,NPS,IAC
0047      72      FORMAT(14I1,7F7,3I1)
0048             NODEA = NPR(1)*1000000 + NPR(2)*100000 + NPR(3)*10000 +
$             NPR(4)*1000 + NPR(5)*100 + NPR(6)*10 + NPR(7)
0049             NODER = NPS(1)*1000000 + NPS(2)*100000 + NPS(3)*10000 +
$             NPS(4)*1000 + NPS(5)*100 + NPS(6)*10 + NPS(7)
0050             IF(NODEA.LT.NODER)  GO TO 76
0051             GO TO 80
0052      76      SAVE = NODEA
0053             NODEA = NODEB
0054             NODEB = SAVE
0055             J = 6
0056             GO TO 84
0057      80      J = 5
0058      84      IF(NODFA.LT.NODEX)  GO TO 70
0059             IF(NODEA.EQ.NODEX.AND.NODER.EQ.NODEY)  GO TO 90
0060             IF(NODFA.GT.NODEX)  GO TO 120
0061      90      IC = IAC(1)*100 + IAC(2)*10 + IAC(3)
0062             IF(IC.GE.001.AND.IC.LE.010)  GO TO 94
0063             IF(IC.GE.016.AND.IC.LE.025)  GO TO 94
0064             IF(IC.GE.031.AND.IC.LE.040)  GO TO 94
0065             IF(IC.GE.041.AND.IC.LE.051)  GO TO 94
0066             IF(IC.GE.056.AND.IC.LE.066)  GO TO 94
0067             IF(IC.GE.071.AND.IC.LE.083)  GO TO 94
0068             IF(IC.GE.086.AND.IC.LE.092)  GO TO 94
0069             IF(IC.GE.096.AND.IC.LE.104)  GO TO 94
0070             IF(IC.GE.111.AND.IC.LE.120)  GO TO 94
0071             IF(IC.GE.126.AND.IC.LE.131)  GO TO 94
0072             IC = 999
0073      94      DO 96 I = 1,100
0074             IF(IC.EQ.JX(I,1))  GO TO 102
0075             IF(JX(I,1).EQ.0)  GO TO 110
0076      96      CONTINUE
0077             WRITE(3,100)  NN
0078      100     FORMAT(1H0,20X,'IT HAS ERROR ON SYSTEM WHEN READ TAPE A',I6,' REFC(
$RDS')
0079             STOP
0080      102     JX(I,J) = JX(I,J) + 1
0081             GO TO 70
0082      110     JX(I,1) = IC
0083             JX(I,2) = IAC(1)
0084             JX(I,3) = IAC(2)
0085             JX(I,4) = IAC(3)
0086             JX(I,J) = JX(I,J) + 1
0087             GO TO 70
0088      120     BACK SPACE 7
0089             DO 124 I=1,10)
0090             DO 124 J=1,4
0091             JY(I,J) = JX(I,J)
0092             JZ(I,J) = JX(I,J)

```

```

0093      IF(JX(I,1).EQ.0) GO TO 124
0094      124 CONTINUE
0095      126 LL = I - 1
0096      DO 142 I = 1,LL
0097      NL = I
0098      DO 140 J=NL,LL
0099      IF(JY(I,5).LT.JY(J,5)) GO TO 128
0100      GO TO 140
0101      128 A = 0
0102      DO 130 K=1,6
0103      JB(K) = JY(I,K)
0104      130 CONTINUE
0105      DO 132 K=1,6
0106      JY(I,K) = JY(J,K)
0107      132 CONTINUE
0108      DO 134 K=1,6
0109      JY(J,K) = JB(K)
0110      134 CONTINUE
0111      140 CONTINUE
0112      142 CONTINUE
0113      DO 162 I=1,LL
0114      NL = I
0115      DO 160 J=NL,LL
0116      IF(JZ(I,6).LT.JZ(J,6)) GO TO 148
0117      GO TO 160
0118      148 A = 0
0119      DO 150 K=1,6
0120      JB(K) = JZ(I,K)
0121      150 CONTINUE
0122      DO 152 K=1,6
0123      JZ(I,K) = JZ(J,K)
0124      152 CONTINUE
0125      DO 154 K=1,6
0126      JZ(J,K) = JB(K)
0127      154 CONTINUE
0128      160 CONTINUE
0129      162 CONTINUE
0130      IF(JY(1,5).EQ.999) GO TO 164
0131      GO TO 178
0132      164 DO 169 K=1,6
0133      JC(K) = JY(1,K)
0134      168 CONTINUE
0135      LZ = LL - 1
0136      DO 172 LX=1,LZ
0137      LY = LX + 1
0138      DO 174 K=1,6
0139      JY(LX,K) = JY(LY,K)
0140      172 CONTINUE
0141      DO 174 K=1,6
0142      JY(LL,K) = JC(K)
0143      174 CONTINUE
0144      178 IF(JZ(1,5).EQ.999) GO TO 182
0145      GO TO 190
0146      180 DO 182 K=1,6

```



```

0147      JC(K) = J7(1,K)
0148      CONTINUE
0149      LZ = LL - 1
0150      DO 184 LX=1,LZ
0151      LY = LX + 1
0152      DO 184 K=1,6
0153      JZ(LX,K) = J7(LY,K)
0154      CONTINUE
0155      DO 186 K=1,6
0156      JZ(LL,K) = JC(K)
0157      CONTINUE
0158      190  IF(JY(1,5).NE.0.AND.JZ(1,6).NE.0)
          *WRITE(3,54)  IPR,IPS,DD,MD,UPPER,ALOW,NUP,ACCIR,NLD,{JY(1,I),I=2,
0159          $5},{JZ(1,K),K=2,4},JZ(1,6)
          IF(JY(1,5).NE.0.AND.JZ(1,6).EQ.0)
          *WRITE(3,188)  IPR,IPS,DD,MD,UPPER,ALOW,NUP,ACCIR,NLD,{JY(1,I),I=2,
0160          $5)
          IF(JY(1,5).EQ.0.AND.JZ(1,6).NE.0)
          *WRITE(3,189)  IPR,IPS,DD,MD,UPPER,ALOW,NUP,ACCIR,NLD,{JZ(1,I),I=2,
0161          $4},JZ(1,6)
0161      188  FORMAT(5X,'I',7I1,' - ',7I1,' I',F8.4,' I',17,' I',F9.3,' I',F9.3
0162      199  $,' I',A1,F10.3,1X,A1,' I', 2X,3I1,2X,' I',14,2X,' I',7X,' I',6X,' I')
          FORMAT(5X,'I',7I1,' - ',7I1,' I',F8.4,' I',17,' I',F9.3,' I',F9.3
0163      $,' I',A1,F10.3,1X,A1,' I',7X,' I',6X,' I',2X,3I1,2X,' I',14,2X,' I')
0164      WRITE(3,50)
0165      DO 198 I = 2,LL
0166      IF(JY(1,5).EQ.0.AND.JZ(1,6).EQ.0)  GO TO 198
          IF(JY(1,5).NE.0.AND.JZ(1,6).NE.0)
0167      192  $  WRITE(3,192)  {JY(1,K),K=2,5},{JZ(1,L),L=2,4},JZ(1,6)
          FORMAT(5X,'I',19X,' I',9X,' I',9X,' I',10X,' I',10X,' I',13X,' I',2(2X,
0168      $3I1,2X,' I',14,2X,' I'))
          IF(JY(1,5).NE.0.AND.JZ(1,6).EQ.0)  WRITE(3,194)  {JY(1,K),K=2,5}
0169      194  FORMAT(5X,'I',19X,' I',9X,' I',8X,' I',10X,' I',10X,' I',13X,' I',2X,3I1
          $,2X,' I',14,2X,' I',7X,' I',6X,' I')
0170      IF(JY(1,5).EQ.0.AND.JZ(1,6).NE.0)  WRITE(3,196)  {JZ(1,L),L=2,4},J
          $Z(1,6)
0171      196  FORMAT(5X,'I',19X,' I',9X,' I',9X,' I',10X,' I',10X,' I',13X,' I',7X,' I',
          $6X,' I',2X,3I1,2X,' I',14,2X,' I')
          WRITE(3,5C)
0172      198  CONTINUE
0173      GO TO 10
0174      200  WRITE(3,16)
0175      WRITE(3,2C)  NN
0176      202  FORMAT(1H1,20X,'**** TOTAL LINK THAT UNDER AND OVER LIMIT IS',16,
0177      $' LINKS ****')
0178      REWIND 6
0179      REWIND 7
0180      STOP
0181      END

```

ตารางที่ ๑๐

TABLE SHOW ACCIDENT CODE AT CONTROL SECTION BY RANKING FREQUENCY

NODE TO NODE	LENGTH OF CONTROL SECTION KM.	ADT OF EACH SECTION VPD	UPPER CONTROL LIMIT R1 ACC/V-KM.101	LOWER CONTROL LIMIT R1 ACC/V-KM.101	ACCIDENT RATE ACC/V-KM.10	DIFECT		REVERSE	
						CODE	FREQ	CODE	FREQ
0030304 - 0030404	0.2500	31510	1151.402	558.888	417.350 *	034	2	001	2
						071	2	062	1
						086	1	042	1
						001	1		
						041	1		
						081	1		
0030404 - 0030508	0.2600	31510	1144.208	563.864	535.064 *	016	2	041	2
						017	2	071	1
						078	1	035	1
						071	1	088	1
						091	1		
						039	1		
						041	1		
						035	1		
0030508 - 0030608	0.2400	31510	1159.078	553.615 *	1738.958	031	3	041	8
						041	2	018	6
						120	1	034	3
						018	1	071	2
						042	1	001	2
						021	1	088	2
						078	1	078	2
						003	1	035	2
						044	1	003	1
								056	1
								057	1
								042	1
								007	1
								045	1
								091	1
		048	1						
		017	1						

ตารางที่ ๑๑ TABLE SHOW ACCIDENT CODE AT CONTROL SECTION BY RANKING FREQUENCY

NODE TO NODE	LENGTH OF CONTROL SECTION KM.	NO. OF EACH SECTION VPD	UPPER CONTROL LIMIT RI AC/V-KM.10	LOWER CONTROL LIMIT RI AC/V-KM.10	ACCIDENT RATE ACC/V-KM.10	DIFECT		REVERSE	
						CODE	FREQ	CODE	FREQ
0040107 - 0040207	0.3200	39280	470.978	179.894	588.504	042	4	056	4
						045	1	049	2
						041	1	071	2
						071	1	047	2
						066	1	120	1
						120	1	116	1
						049	1	046	1
								044	1
								005	1
								074	1
0040207 - 0040307	0.0600	39280	772.807	34.665	2092.459	041	4	120	2
						071	2	041	1
						057	1	035	1
						007	1	001	1
						039	1	042	1
						119	1	031	1
								038	1
0040307 - 0040407	0.4400	39280	443.259	197.757	142.668	071	1	071	2
						018	1	062	1
						088	1	090	1
						120	1		
						078	1		
0040507 - 0040607	0.1100	39280	621.285	98.578	634.079	071	1	071	1
						092	1	041	1
						003	1	050	1
						031	1	001	1
						018	1		
						041	1		
0040607 - 0040707	0.3200	39280	470.978	179.894	174.372	071	2	001	1
						001	1	071	1
						072	1	081	1
0040920 - 0041020	0.5200	39280	430.816	206.156	201.198	004	1	001	3
						112	1	031	1
						073	1	018	1
						031	1	112	1
						018	1	071	1
								017	1
0041020 - 0041120	0.5900	39280	422.238	212.096	200.971	001	2	001	2
						120	1	120	1
						038	1	016	1
						089	1	057	1
						065	1	035	1
						016	1	071	1
						057	1	005	1
		115	1						

TABLE SHOW ACCIDENT CODE AT CONTROL SECTION BY RANKING FREQUENCY

NODE TO NODE	LENGTH OF CONTROL SECTION KM.	ADT OF EACH SECTION VPD	UPPER CONTROL LIMIT #1 ACC/V-KM.10	LOWER CONTROL LIMIT #1 ACC/V-KM.10	ACCIDENT RATE #1 ACC/V-KM.10	DIRECT		REVERSE	
						CODE	FREQ	CODE	FREQ
0070407 - 0070507	0.3300	34370	424.228	138.639	629.040	034	2	001	3
						089	1	071	2
						073	1	003	2
						088	1	088	1
						031	1	041	1
						071	1	073	1
						001	1	024	1
						092	1	049	1
						041	1	072	1
						120	1	038	1
						050	1		
0070507 - 0070607	0.3100	34370	430.450	135.001	565.703	071	2	071	2
						072	1	003	2
						058	1	057	2
						088	1	063	1
						045	1	034	1
						035	1	043	1
						038	1	035	1
						041	1	018	1
						001	1		
115	1								
0071226 - 0071376	0.5400	32600	387.015	161.605	124.505	057	1	071	3
						071	1	073	1
						088	1	072	1
0071576 - 0071676	0.5800	32600	381.906	164.935	130.408	071	2	071	1
						057	1	045	1
						043	1	016	1
						088	1		
044	1								
0071626 - 0071726	0.7300	32600	366.950	174.954	126.637	056	1	041	4
						038	1	057	1
								003	1
								071	1
								047	1
051	1								
0071726 - 0071926	0.2800	32600	447.008	125.573	30.015	023	1		

ตารางที่ ๑๓

TABLE SHOW ACCIDENT CODE AT CONTROL SECTION BY RANKING FREQUENCY

NODE TO NODE	LENGTH OF CONTROL SECTION KM.	ADT OF EACH SECTION VPD	UPPER	LOWER	ACCIDENT RATE	DIFECT		REVERSE	
			CONTROL LIMIT KI IAC/V-KM.101	CONTROL LIMIT KI IAC/V-KM<101		BI CODE	FFPQ	CODE	FREQ
0110107 - 0110207	0.5500	29610	418.203	174.592	454.224 *	071	2	056	5
						058	1	071	2
						038	1	073	2
						025	1	038	1
						049	1	114	1
						001	1	092	1
						057	1	039	1
						092	1	018	1
						056	1	065	1
								046	1
		003	1						
0110708 - 0110808	0.3400	29610	462.840	147.182	136.069 *	071	1	071	1
						034	1	034	1
								005	1
0110906 - 0111006	0.6000	29610	411.512	178.958	123.369 *	018	1	041	2
						007	1	009	2
								045	1
								071	1

ตารางที่ ๑๔

TABLE SHOW ACCIDENT CODE AT CONTROL SECTION BY RANKING FREQUENCY

NODE TO NODE	LENGTH OF CONTROL SECTION KM.	ADT OF EACH SECTION VPD	UPPER	LOWER	ACCIDENT RATE	DIFECT		REVERSE	
			CONTROL LIMIT KI IAC/V-KM.101	CONTROL LIMIT KI IAC/V-KM<101		BI CODE	FFPQ	CODE	FREQ
0120107 - 0120207	0.3000	28370	322.563	53.331	32.190 *	049	1		
0120407 - 0120504	0.4800	28370	281.698	74.182 *	382.261	071	2	018	1
						041	2	001	1
						003	1	041	1
						001	1	046	1
						018	1	038	1
						042	1	072	1
						057	1	039	1
								031	1
								050	1
								045	1
0120504 - 0120607	0.3100	28370	319.255	54.917 *	467.281	034	1	092	2
						003	1	018	1
						016	1	031	1
						041	1	056	1
						115	1	041	1
0120707 - 0120807	0.7200	28370	255.592	89.169	80.476 *	001	2	092	1
						018	1	049	1
						041	1		
0120910 - 0121010	0.6300	28370	263.420	84.517	76.644 *	115	1	115	1
						999	1	071	1
						057	1		
0121010 - 0121110	0.3800	22500	322.097	53.554	32.044 *			092	1

ตารางที่ ๑๔ TABLE SHOW ACCIDENT CODE AT CONTROL SECTION BY RANKING FREQUENCY

NODE TC NODE	LENGTH OF CONTROL SECTION KM.	AOT OF EACH SECTION VPD	UPPER CONTROL LIMIT #1 ACC/V-KM.10	LOWER CONTROL LIMIT #1 ACC/V-KM.10	ACCIDENT RATE ACC/V-KM.10	DIRECT		REVERSE	
						CODE	FFQ	CODE	FREQ
0160108 - 0160208	0.3600	33515	409.352	136.689	749.341	035	2	041	5
						045	2	031	4
						071	2	018	4
						041	1	071	2
						078	1	057	1
						007	1	016	1
						008	1	114	1
						072	1	003	1
						001	1	088	1
						049	1		
0160208 - 0160308	0.0700	41272	635.631	29.992	853.486	031	2	031	1
						041	1	005	1
						017	1	034	1
						035	1		
0160308 - 0160408	0.2600	41272	420.650	130.074	740.417	071	4	034	4
						001	3	071	1
						088	3	112	1
						023	2	008	1
						020	1	001	1
						112	1	058	1
						091	1	031	1
						047	1	007	1
						016	1	038	1
						0160408 - 0160508	0.4500	41272	374.533
031	3	001	3						
056	2	031	2						
001	1	115	2						
021	1	073	1						
088	1	088	1						
073	1	018	1						
008	1	005	1						
		065	1						
		034	1						
0160508 - 0160608	0.3000	41272	406.975	138.105	88.510	034	1	031	1
						024	1	035	1
0160608 - 0160708	0.2200	30915	474.191	100.990	40.282			073	1
0160708 - 0160808	0.2000	41272	449.406	114.017	66.382			001	1
0160808 - 0160909	0.4300	33515	393.815	146.097	95.054			071	1
						073	1	044	1
						078	1	043	1
								071	1
0160909 - 0161009	0.3000	30915	436.002	121.368	29.540			042	1
0161009 - 0161109	0.4200	33515	395.770	144.893	136.244	057	1	071	2
						072	1	003	1
								057	1
								082	1
0161109 - 0161209	0.5600	41772	360.249	167.797	11.854			115	1

ตารางที่ ๑๖ TABLE SHOW ACCIDENT CODE AT CONTROL SECTION BY RANKING FREQUENCY

NODE TG NODE	LENGTH OF CONTROL SECTION KM.	ADT OF EACH SECTION VPD	UPPER CONTROL LIMIT #1 AC/V-KM.10	LOWER CONTROL LIMIT #1 AC/V-KM.10	ACCIDENT RATE ACC/V-KM.10	DIRECT		REVERSE	
						BI	CODE	FFQ	CODE
0190235 - 0190316	0.7800	35335	235.685	95.606	19.881 *			072	1
								075	1
0190316 - 0190436	0.2200	42325	308.456	55.136 *	353.076	009	1	009	2
						057	1	001	2
						001	1	049	1
						003	1	126	1
						043	1	004	1
0190533 - 0190615	0.3200	42325	277.111	71.237 *	445.023	001	2	009	2
						009	2	071	2
						003	2	050	1
						078	2	016	1
						073	1	015	1
						057	1	001	1
						050	1		
						016	1		
0190835 - 0190948	0.8300	38150	229.611	99.544	69.219 *	016	1	072	2
						073	1	073	1
						072	1	001	1
								003	1

ตารางที่ ๑๗ TABLE SHOW ACCIDENT CODE AT CONTROL SECTION BY RANKING FREQUENCY

NODE TG NODE	LENGTH OF CONTROL SECTION KM.	ADT OF EACH SECTION VPD	UPPER CONTROL LIMIT #1 AC/V-KM.10	LOWER CONTROL LIMIT #1 AC/V-KM.10	ACCIDENT RATE ACC/V-KM.10	DIRECT		REVERSE	
						BI	CODE	FFQ	CODE
0200540 - 0200640	0.4500	49560	167.119	42.625	36.954 *	001	2	073	1

ประวัติผู้เขียน

นายธงไชย สมมิตร เกิดเมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ ที่จังหวัด
 กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา
 จากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๒๑ ปัจจุบันปฏิบัติราชการในตำแหน่ง
 วิศวกรโยธา ประจำกองวิเคราะห์และวิจัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

