โครงการ

การเรียนการสอนเพื่อเสริมประสบการณ์

**ชื่อโครงการ** การศึกษาอิทธิพลของสีทางม้าลายต่อทัศนวิสัยในการขับรถ

**ชื่อนิสิต** นายนิพิฐพนธ์ รูปเกลี้ยง

**ภาควิชา** เทคโนโลยีทางภาพและการพิมพ์

**ปีการศึกษา** 2562

**คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย**

เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรคไวรัส COVID-19

ในช่วงภาคปลายของปีการศึกษา 2562

จึงส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการได้ครบตามวัตถุประสงค์ของโครงงาน

**การเรียนการสอนเพื่อเสริมประสบการณ์**

**ปีการศึกษา** 2562

การศึกษาอิทธิพลของสีทางม้าลายต่อทัศนวิสัยในการขับรถ


**โดย**

นายนิพิฐพนธ์ รูปเกลี้ยง รหัสประจำตัวนิสิต 5932620623

**อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการ**

รองศาสตราจารย์ ดร.พิชญดา เกตุเมฆ


**รายงานโครงการวิทยาศาสตร์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร**

**วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีทางการพิมพ์**

**คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย**

**ปีการศึกษา 2562**


**ลิขสิทธิ์ของคณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย**

| | |
|---|---|
| หัวข้อ | การศึกษาอิทธิพลของสีทางม้าลายต่อทัศนวิสัยในการขับรถ |
| นิสิตผู้ดำเนินโครงการ | นายนิพิฐพนธ์ รูปเกลี้ยง รหัสประจำตัวนิสิต 5932620623 |
| อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการ | รองศาสตราจารย์ ดร.พิชญดา เกตุเมฆ |

---

ภาควิชาเทคโนโลยีทางภาพและการพิมพ์ คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ยอมรับว่ารายงานโครงการการเรียนการสอนเพื่อเสริมประสบการณ์ เรื่อง การศึกษาอิทธิพลของสีทางม้าลายต่อทัศนวิสัยในการขับรถ เป็นส่วนหนึ่งของปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต

พิชญดา เกตุเมฆ .....

หัวหน้าภาควิชา

(รองศาสตราจารย์ ดร.พิชญดา เกตุเมฆ)

พิชญดา เกตุเมฆ .....

อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.พิชญดา เกตุเมฆ)

**นิสิตผู้ดำเนินการ** นายนิพิฐพนธ์ รูปเกลี้ยง **รหัสประจำตัวนิสิต** 5932620623

**ชื่อเรื่อง** การศึกษาอิทธิพลของสีทางม้าลายต่อทัศนวิสัยในการขับรถ

**อาจารย์ที่ปรึกษา** รองศาสตราจารย์ ดร.พิชญดา เกตุเมฆ

**บทคัดย่อ**

ทางม้าลายในปัจจุบันเริ่มมีการใช้สีต่าง ๆ เป็นสีพื้นนอกเหนือจากสีดำ เพื่อเพิ่มให้ทางม้าลายเป็นที่สังเกตของผู้ขับรถมากขึ้น และสามารถช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนทางม้าลายได้อย่างหนึ่ง ในงานวิจัยชิ้นนี้จึงนำทางม้าลายพื้นสีต่าง ๆ มาวอเคราะห์เปรียบเทียบกับทางม้าลายสีพื้นปกติที่สามารถพบเห็นได้โดยทั่วไป โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอิทธิพลของทางม้าลายพื้นสีดำ สีแดง และสีเขียว ต่อทัศนวิสัยในการขับรถในผู้ที่มีสายตาปกติและสายตาเลือนราง และยังสามารถเป็นแนวทางในการปรับปรุงทางม้าลายในอนาคตได้ ในส่วนของการทดลอง ทำการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามออนไลน์ โดยทำการทดสอบความสามารถในการมองเห็นทางม้าลายพื้นสีปกติ พื้นสีแดง พื้นสีเขียว และพื้นสีน้ำเงิน ซึ่งทดสอบทั้งหมด 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ที่มีสายตาปกติ ซึ่งสามารถมองเห็นทางม้าลายพื้นสีปกติได้ดีที่สุด และความสามารถในการมองเห็นจะลดลงเมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น กลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 1 สามารถมองเห็นทางม้าลายพื้นสีปกติได้เพียง 25 เมตร เมื่อระยะทางมากขึ้นสามารถมองเห็นทางม้าลายพื้นสีแดง สีเขียวและสีน้ำเงินได้ดีกว่า สุดท้ายในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 2 ความสามารถในการมองเห็นทางม้าลายพื้นสีแดง สีน้ำเงิน และสีเขียว มีมากกว่าทางม้าลายพื้นสีปกติตั้งแต่ที่ระยะ 25 เมตร จากที่กล่าวมานี้สามารถสรุปผลได้ว่ากลุ่มคนสายตาปกติทั่วไปความสามารถในการมองเห็นทางม้าลายสีพื้นปกติและทางม้าลายพื้นสีต่าง ๆ จะลดลงเมื่อระยะทาง 50 เมตรขึ้นไป แต่ในกลุ่มผู้ที่มีปัญหาทางด้านการมองเห็นจะสามารถมองเห็นทางม้าลายพื้นสีแดง สีน้ำเงินและสีเขียวได้ดีกว่าทางม้าลายพื้นสีปกติ

ภาควิชาเทคโนโลยีทางภาพและการพิมพ์
คณะวิทยาศาสตร์
ปีการศึกษา 2562

ลายมือนิสิตผู้ดำเนินการ.....นิพิฐพนธ์ รูปเกลี้ยง.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาโครงการ.....พิชญดา เกตุเมฆ

# กิตติกรรมประกาศ

โครงการนี้ได้รับคำปรึกษาจนประสบความสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีจากรองศาสตราจารย์ ดร.พิชญดา เกตุเมฆ อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการ ในการให้คำแนะนำ ข้อคิดเห็น แนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างการทำโครงการ ตลอดจนความช่วยเหลือในด้านอื่น ๆ จนโครงการนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้ทำวิจัยจึงขอขอบพระคุณอาจารย์มา ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ นางบังอร พะยอมแย้ม เจ้าหน้าที่ฝ่ายธุรการ ภาควิชาเทคโนโลยีทางภาพและการพิมพ์ คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ผู้ที่ให้ความช่วยเหลือในการดำเนินการทางด้านเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการนี้

ขอขอบพระคุณ นางฉลอง รูปเกลี้ยง ที่คอยช่วยเหลือสนับสนุนทั้งด้านกำลังใจและกำลังทรัพย์ด้วยดีตลอดมา นอกจากนี้ยังมีผู้ที่ได้ให้ความร่วมมือช่วยเหลือโครงการนี้อีกจำนวนหลายท่าน ซึ่งเจ้าของโครงการไม่สามารถกล่าวนามในทีนี้ได้ทั้งหมด จึงขอขอบคุณทุกท่านไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

นายนิพิฐพนธ์ รูปเกลี้ยง

# สารบัญ


| | หน้า |
|---|---|
| **บทคัดย่อ** | **ก** |
| **กิตติกรรมประกาศ** | **ข** |
| **สารบัญ** | **ค** |
| **สารบัญตาราง** | **ง** |
| **สารบัญรูปภาพ** | **ฉ** |
| **บทที่ 1 บทนำ** | **1** |
| 1.1 ความเป็นมาและมูลเหตุจูงใจในการเสนอโครงการ | 1 |
| 1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ | 2 |
| 1.3 ขอบเขตของงานวิจัย | 2 |
| 1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ | 2 |
| **บทที่ 2 ทฤษฎีและบทความวิจัยที่เกียวข้อง** | **3** |
| 2.1 ทบทวนวรรณกรรม | 3 |
| 2.2 เอกสารที่เกี่ยวข้อง | 7 |
| **บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย** | **8** |
| 3.1 เครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ | 8 |
| 3.2 วิธีดำเนินการ | 8 |
| **บทที่ 4 ผลการทดลองและอภิปรายผลการทดลอง** | **12** |
| 4.1 ผลการทดลอง | 12 |
| 4.3 อภิปรายผลการทดลอง | 19 |
| การเปรียบเทียบการมองเห็นสีแต่ละสีในระยะทางเดียวกัน | 19 |
| การเปรียบเทียบการมองเห็นสีแต่ละระยะทางในสีเดียวกัน | 20 |
| **บทที่ 5 สรุปผลการทดลองและข้อเสนอแนะ** | **22** |
| 5.1 สรุปผลการทดลอง | 22 |
| 5.2 ข้อเสนอแนะ | 22 |
| **เอกสารอ้างอิง** | **23** |
| **ภาคผนวก** | **25** |


# สารบัญตาราง

**หน้า**

ตารางที่ 3.1 ค่าสีต่าง ๆ ที่ใช้ในการจำลองสีพื้นทางม้าลาย 10
ตารางที่ 4.1 ร้อยละการตอบถูกที่ระยะทางแตกต่างกัน บนสีพื้นปกติ 12
ตารางที่ 4.2 ร้อยละการตอบถูกที่ระยะทางแตกต่างกัน บนสีพื้นสีแดง 12
ตารางที่ 4.3 ร้อยละการตอบถูกที่ระยะทางแตกต่างกัน บนสีพื้นสีน้ำเงิน 12
ตารางที่ 4.4 ร้อยละการตอบถูกที่ระยะทางแตกต่างกัน บนสีพื้นสีเขียว 13
กราฟที่ 4.1 ร้อยละการตอบถูกที่ระยะทางแตกต่างกันในกลุ่มสายตาปกติ 13
กราฟที่ 4.2 ร้อยละการตอบถูกที่ระยะทางแตกต่างกันในกลุ่มสายตาเลือนราง ระดับ 1 13
กราฟที่ 4.3 ร้อยละการตอบถูกที่ระยะทางแตกต่างกันในกลุ่มสายตาเลือนราง ระดับ 2 14
ตารางที่ 4.5 ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายระยะทาง 25 เมตร ที่สีแตกต่างกัน 14
ตารางที่ 4.6 ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายระยะทาง 50 เมตร ที่สีแตกต่างกัน 15
ตารางที่ 4.7 ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายระยะทาง 75 เมตร ที่สีแตกต่างกัน 15
ตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายระยะทาง 100 เมตร ที่สีแตกต่างกัน 16
ตารางที่ 4.9 ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายสีปกติ ที่ระยะทางแตกต่างกัน 16
ตารางที่ 4.10 ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายพื้นสีแดง ที่ระยะทางแตกต่างกัน 17
ตารางที่ 4.11 ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ที่ระยะทางแตกต่างกัน 17
ตารางที่ 4.12 ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายพื้นสีเขียว ที่ระยะทางแตกต่างกัน 18
ตารางที่ 6.1 ข้อมูลเกี่ยวกับการขับรถของผู้ทดสอบแต่ละคนมีประสบการณ์ในการขับรถ 36
ตารางที่ 6.2 ข้อมูลเกี่ยวกับการขับรถของผู้ทดสอบแต่ละคนที่มีประสบการณ์ในการขับรถ (ต่อ) 37
ตารางที่ 6.3 ข้อมูลผู้ทดสอบแต่ละคนที่ไม่มีประสบการณ์ในการขับรถ 38
ตารางที่ 6.4 ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตร 39
ตารางที่ 6.5 ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตร (ต่อ) 40
ตารางที่ 6.6 ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตร (ต่อ) 41
ตารางที่ 6.7 ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 50 เมตร 42

ตารางที่ 6.8 ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 50 เมตร (ต่อ) 43
ตารางที่ 6.10 ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 75 เมตร 45
ตารางที่ 6.11 ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 75 เมตร (ต่อ) 46
ตารางที่ 6.12 ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 75 เมตร (ต่อ) 47
ตารางที่ 6.13 ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 100 เมตร 48
ตารางที่ 6.14 ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 100 เมตร (ต่อ) 49
ตารางที่ 6.15 ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 100 เมตร (ต่อ) 50

# สารบัญรูปภาพ

หน้า

รูปที่ 3.1 ลักษณะถนนที่เลือกใช้ในการทดสอบ ทางตรง จำนวน 2 ช่องจราจร ระยะทาง 100 เมตร 8
รูปที่ 3.2 ภาพถ่ายทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตร 9
รูปที่ 3.3 ภาพถ่ายทางม้าลายที่ระยะ 50 เมตร 9
รูปที่ 3.5 ภาพถ่ายทางม้าลายที่ระยะ 100 เมตร 10
รูปที่ 3.6 ภาพถ่ายทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตร และจำลองสีพื้นทางม้าลายสีน้ำเงิน 10
รูปที่ 3.7 ภาพถ่ายทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตร และ dehaze effect ที่ -67 11
รูปภาพที่ 6.1 ตัวอย่างแบบสอบถามที่ใช้ในการทดลองหน้า 1 26
รูปภาพที่ 6.2 ตัวอย่างแบบสอบถามที่ใช้ในการทดลองหน้า 2 26
รูปภาพที่ 6.3 ตัวอย่างแบบสอบถามที่ใช้ในการทดลองหน้า 3 27
รูปภาพที่ 6.4 ตัวอย่างแบบสอบถามที่ใช้ในการทดลองหน้า 4 28
รูปภาพที่ 6.5 ตัวอย่างแบบสอบถามที่ใช้ในการทดลองหน้า 5 29
รูปภาพที่ 6.6 ภาพถ่ายถนนที่ใช้ในการทดสอบระยะ 25 เมตร 30
รูปภาพที่ 6.7 ภาพถ่ายถนนที่ใช้ในการทดสอบระยะ 50 เมตร 30
รูปภาพที่ 6.8 ภาพถ่ายถนนที่ใช้ในการทดสอบระยะ 75 เมตร 30
รูปภาพที่ 6.9 ภาพถ่ายถนนที่ใช้ในการทดสอบระยะ 100 เมตร 30
รูปภาพที่ 6.10 ภาพถ่ายทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ที่ระยะทาง 25 เมตร 31
รูปภาพที่ 6.11 ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 1 ทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ระยะ 25 เมตร 31
รูปภาพที่ 6.12 ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 2 ทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ระยะ 25 เมตร 31
รูปภาพที่ 6.13 ภาพถ่ายไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ที่ระยะทาง 25 เมตร 31
รูปภาพที่ 6.14 ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 1 ไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ระยะ 25 เมตร 32
รูปภาพที่ 6.15 ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 2 ไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ระยะ 25 เมตร 32
รูปภาพที่ 6.16 ภาพถ่ายทางม้าลายพื้นสีเขียว ที่ระยะทาง 25 เมตร 32
รูปภาพที่ 6.18 ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 1 ทางม้าลายสีเขียว ระยะ 25 เมตร 32
รูปภาพที่ 6.19 ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 2 ทางม้าลายสีเขียว ระยะ 25 เมตร 33
รูปภาพที่ 6.20 ภาพถ่ายไม่ใช่ทางม้าลายสีเขียว ที่ระยะทาง 25 เมตร 33
รูปภาพที่ 6.21 ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 1 ไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีเขียว ระยะ 25 เมตร 33
รูปภาพที่ 6.22 ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 2 ไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีเขียว ระยะ 25 เมตร 33
รูปภาพที่ 6.23 ภาพถ่ายทางม้าลายพื้นสีแดง ที่ระยะทาง 25 เมตร 34

รูปภาพที่ 6.24 ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 1 ทางม้าลายพื้นสีแดง ระยะ 25 เมตร 34
รูปภาพที่ 6.25 ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 2 ทางม้าลายพื้นสีแดง ระยะ 25 เมตร 34
รูปภาพที่ 6.26 ภาพถ่ายไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีแดง ที่ระยะทาง 25 เมตร 34
รูปภาพที่ 6.27 ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 1 ไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีแดง ระยะ 25 เมตร 35
รูปภาพที่ 6.28 ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 2 ไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีแดง ระยะ 25 เมตร 35

# บทที่ 1
# บทนำ

## 1.1 ความเป็นมาและมูลเหตุจูงใจในการเสนอโครงการ

จากผลการจัดอันดับจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนน โดยองค์การอนามัยโลก (WHO) จัดอันดับให้ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนมากที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งนอกจากความประมาทและความไร้วินัยของผู้ขับขี่แล้ว อีกสาเหตุที่เป็นส่วนสำคัญ คือถนน ยานพาหนะและการบังคับใช้กฎหมายในประเทศไทย ด้วยสาเหตุเหล่านี้จึงทำให้ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก โดยในปี 2558 รัฐบาลไทยได้ให้คำปฏิญาณที่องค์การสหประชาชาติที่จะต้องลดอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนลง 50% ภายในปี 2563 ซึ่งปัจจุบันใกล้ครบกำหนดเวลาแต่ประเทศไทยยังมีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนที่ยังสูงอยู่ ซึ่งรัฐบาลได้ทำการสั่งการให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติร่วมกับ กระทรวงมหาดไทย กรุงเทพมหานคร กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และกระทรวงคมนาคม สำรวจและเพิ่มมาตราการความปลอดภัยบริเวณทางม้าลายบริเวณด้านหน้าของสถานศึกษา วัด โรงพยาบาล พื้นที่ท่องเที่ยวและแหล่งเศรษฐกิจสำคัญ โดยมีเป้าหมายการปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบริเวณทางข้ามในกรุงเทพมหานครทั้งหมด 450 แห่ง

จากผลการสำรวจทางม้าลายในประเทศไทยมีจำนวนทั้งหมด 7,325 จุด ในจำนวนนี้มีโครงการที่จะเพิ่มจำนวนทางม้าลายอีก 723 จุด มีการปรับลดทางม้าลายที่ซ้ำซ้อน จำนวน 51 จุด ซึ่งจากอุบัติเหตุและความสูญเสียที่เกิดขึ้นบนทางม้าลาย กรมทางหลวงชนบทได้มีโครงการศึกษา ทางม้าลาย 3 มิติ มีวัตถุประสงค์เพื่อทำให้ทางม้าลายมีความสะดุดตา เห็นได้ชัดเจน และสามารถเตือนให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วลงให้ผู้ที่จะข้ามถนนสามารถใช้ทางม้าลายได้อย่างปลอดภัย ซึ่งในโครงการนี้มีแนวคิดทั้งเห็นด้วยและไม่เห็นด้วยว่าสามารถช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้จริงหรือไม่ แต่ในปัจจุบันแนวคิดนี้ถูกใช้ในต่างประเทศมามากกว่า 10 ปี จากข้อมูลในต่างประเทศพบว่าทางม้าลาย 3 มิติ ส่งผลให้ผู้ขับขี่รถยนต์บนท้องถนนให้ความสนใจเป็นพิเศษและสามารถสังเกตได้ชัดเจนมากกว่าทางม้าลายเป็นปกติ และยังไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากจากม้าลาย 3 มิติแต่อย่างใด ด้วยสาเหตุนี้ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับทางม้าลาย โดยทางม้าลาย 3 มิติโดยภาพรวมแล้วจำเป็นต้องใช้งบประมาณที่สูงกว่าทางม้าลายปกติ ผู้วิจัยจึงมีแนวคิดที่จะศึกษาผลของสีทางม้าลาย ซึ่งจะสามารถช่วยลดงบประมาณในการปรับปรุงทางม้าลายรวมถึงการดูแลทางม้าลายในอนาคตและจะสามารถเป็นแนวทางให้แก่รัฐบาลในการบรรลุข้อตกลงระหว่ารัฐบาลไทยกับองค์การสหประชาชาติที่จะต้องลดอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนลง 50% ภายในปี 2563 ให้สำเร็จลุล่วง

**1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ**

1.2.1 เพื่อศึกษาอิทธิพลของทางม้าลายพื้นสีดำ สีแดง และสีเขียว ต่อทัศนวิสัยในการขับรถในผู้ที่มีสายตาปกติและสายตาเลือนราง

1.2.2 เพื่อเป็นประโยชน์ต่อแนวทางการพัฒนาปรับปรุงทางม้าลายในประเทศไทย

**1.3 ขอบเขตของงานวิจัย**

1.3.1 ศึกษาและเปรียบเทียบการมองเห็นทางม้าลายพื้นสีต่าง ๆ ได้แก่ พื้นปกติ สำดำ สีแดง สีน้ำเงิน

1.3.2 ศึกษาและเปรียบเทียบการมองเห็นทางม้าลายพื้นสีต่าง ๆ ในกลุ่มคนผู้ที่มีสายตาปกติและสายตาเลือนราง

**1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ**

1.4..1 ได้ข้อมูลของสีทางม้าลายพื้นสีดำ สีแดง และสีเขียว ต่อทัศนวิสัยในการขับรถในระยะทาง 10 เมตร 50 เมตร 75 เมตร และ 100 เมตร ในกลุ่มผู้ที่มีสายตาปกติและสายตาเลือนราง

1.4.2 ผลจากงานวิจัยที่ได้จะเป็นประโยชน์ต่อแนวทางการพัฒนาปรับปรุงทางม้าลายในประเทศไทย หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดบนทางม้าลาย

# บทที่ 2
# ทฤษฎีและบทความวิจัยที่เกี่ยวข้อง

## 2.1 ทบทวนวรรณกรรม

**(Iasmin, Kojima and Kubota, 2016)** ได้ศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของผิวถนนต่อพฤติกรรมการขับรถทางเลี้ยวที่ทางม้าลายผิวสีแดงและผิวอิฐ โดยอันดับแรกทำการสำรวจทางม้าลายด้วยการสังเกต ซึ่งทางม้าลายต้องเป็นถนนสองเลน ไม่มีเลี้ยวขวา มีทางแยกสี่แยกและผู้ขับขี่มีการแบ่งพื้นที่บนถนนพร้อมกับผู้ที่ทำการข้ามทางม้าลายในสัญญาณไฟเดียวกัน จากนั้นทำการเลือกรูปร่างทางเรขาคณิตของทางม้าลายหรือพื้นที่บริเวณทางแยก เพื่อสังเกตความแต่งต่างในแต่ละแบบโดยเลือกจากแผนที่ Google Street View และลงพื้นที่ไปสำรวจพื้นที่จริง และทำการเลือกพื้นที่มาจำนวนสามพื้นที่ อันดับต่อมาคือการทำการศึกษาเกี่ยวกับความเร็วในการขับรถขณะที่รถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาเข้าทางม้าลายทั้งสองแบบปละจำนวนรถที่ขับผ่านทางม้าลายทั้งสามพื้นที่ พบว่ารถที่เลี้ยวเข้าบริเวณพื้นที่อิฐมีความเร็วลดลงอย่างมีนัยสำคัญมากที่สุด และทางม้าลายพื้นสีแดงตามลำดับ โดยเปรียบเทียบกับทางม้าลายพื้นผิวปกติ งานวิจัยนี้สามารถสรุปได้ว่าทางม้าลายผิวอิฐและผิวสีแดงมีประสิทธิภาพในการลดความเร็วรถยนต์ที่เลี้ยวเข้ามา

**(Bella and Silvestri, 2015)** ได้ศึกษาด้วยการจำลองการขับขี่ และทำการรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่และนำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ขับขี่ในช่วงระยะทางก่อนถึงทางม้าลาย โดยทำการจำลองทางขึ้นมาเนื่องจากลดความเสี่ยงของผู้ทดลองและความลำบากในการควบคุมต่าง ๆ ซึ่งทำการทดสอบโดยกำหนดปัจจัยหลายปัจจัยด้วยกัน ตัวอย่างเช่น ระยะจากจากขอบฟุตบาท ข้อจำกัดด้านการจอดรถบนถนนที่จะทำให้พื้นที่ขับรถลดลง ใช้ความเร็วของรถที่ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จากนั้นใช้โปรแกรมจำลองการขับรถโดยใช้การจำลองแบบฐานคงที่โดยใช้เป็นโครงรถที่มีการเหยียบคันเร่ง และเบรกเสมือนขับรถจริง ๆ และฉายภาพถนนขนาด 1024 * 768 พิกเซล ลงบนฉากรับทั้งหมดสามด้านแต่ละด้านทำมุม 135 องศา และยังมีการจำลองสภาพแวดล้อมของเสียงเครื่องยนต์เข้าไปด้วย ในระหว่างการทดลองจะมีการเพิ่มการจราจรเข้าไปในการทดสอบเพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี่มีการหลีกเลี่ยงเล็กน้อย ผู้ขับขี่ทุกคนจะต้องมีการฝึกอบรมการขับรถและทำแบบสำรวจข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับประสบการณ์การขับรถและแบบสำรวจที่เกี่ยวข้องกับความรู้สึกเช่น ความเครียด ความอ่อนเพลีย ความไม่สบายใจต่อการทดสอบ โดยใช้ผู้ทดสอบทั้งหมด 42 คน แบ่งเป็น ชาย 24 คน และหญิง 18 คน พบว่าที่ระยะมากกว่า 100 เมตรเริ่มมีการตอบโต้ต่อทางม้าลายด้วยการเริ่มลดความเร็วลง จากนั้นที่ระยะ 25 เมตรจากทางม้าลาย ความเร็วของรถลดลงน้อยกว่า 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และลดลงต่ำสุด ที่ระยะ 30 เมตร รถมีความเร็วน้อยกว่า 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

**(Khaliluzzaman and Deb, 2018)** ในงานวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับรูปร่างทางเรขาคณิตของทางม้าลายต่อการตรวจพบ โดยในการส่วนของการทำการทดลองขั้นตอนแรกเป็นการแยกขอบที่มองเห็นได้จากรูปภาพทางม้าลายซึ่งรูปภาพควรที่จะไม่มีสัญญาณรบกวนในภาพ และเปลี่ยนรูปภาพสีให้เป็นภาพขาวดำเพื่อลดเวลาในการคำนวณ จากนั้นใช้ Gabor filter เพื่อลดอิทธิพลของความสว่างซึ่งอาจจะมีผลต่อภาพ จากนั้นทำการแยกขอบตามแนวนอนของทางม้าลายจากรูปภาพในขั้นตอนแรกให้ชัดมากยิ่งขึ้นและทำการคำนวณหาจุดรอบทางม้าลายเพื่อทำการลากเส้นขอบทั้งสองฝั่ง จากการทดลองพบว่าภาพที่ได้จากการประมวลผลทางม้าลายทั้งหมดสามารถตรวจพบได้อยากมีประสิทธิภาพถ้ากรอบของทางม้าลายมีการแบ่งเส้นระหว่างสองสีชัดเจน

**(Liu and Tung, 2014)** ได้ทำการจำลองการข้ามถนนเพื่อสำรวจพฤติกรรมในการตัดสินใจตามกลุ่มของอายุที่แตกต่างกันและที่ช่วงเวลากลางวันกับกลางคืน โดยทำการทดลองทั้งหมด 16 คน แบ่งเป็นผู้ชาย 9 คน และผู้หญิง 7 คน โดยการทดลองนี้ถือเป็นการทดลองขนาดเล็กเนื่องจากผู้ทำการทดลองมีจำนวนไม่มากนัก ซึ่งผู้ทำการทดลองจะต้องเดินข้ามถนนจำลองที่มีการฉายภาพรถยนต์ที่กำลังเคลื่อนที่เข้ามาหาตัวผู้ทดลอง ทำการบันทึกค่าระยะเวลาที่ผู้ทดลองใช้ในการข้ามถนน จากข้อมูลพบว่าไม่ตรงตามสมมติฐานผู้ทำวิจัยคาดไว้ว่าในเวลากลางคืนจะใช้เวลาในการเดินข้ามถนนเร็วกว่า แต่ผลการทดลองบ่งชี้ว่าในเวลากลางคืนใช้เวลามากกว่าเนื่องจากในเวลากลางคืนรถยนต์จะมีการเปิดไฟหน้าส่งผลให้สามารถสังเกตได้ง่ายมากขึ้นและไม่ต้องรีบเร่งในการข้ามถนน และผลของอายุพบว่าช่วงอายุมากมีการใช้ความเร็วในการเดินข้ามถนนช้ากว่ากลุ่มของคนที่อายุน้อยอย่างเห็นได้ชัด

**(Negishi et al., 2016)** ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความสามารถในการมองเห็นและการมองเห็นของผู้ขับรถที่อยู่ในกลุ่มของผู้สูงอายุ โดยทำการศึกษาในกลุ่มผู้ที่มีอายุมากกว่า 60 ปี จำนวน 45 คนแบ่งเป็นชาย 14 คน หญิง 31 คน และใช้กลุ่มคนอีก 30 คนที่อายุต่ำกว่า 60 ปีเป็นกลุ่มควบคุมการทดลอง ผู้ที่เข้าทำการทดลองทุกคนจะต้องมีการขับรถเป็นประจำทุกวัน ในขั้นตอนแรกผู้เข้ารับการทดสอบทุกคนจะต้องกรอกแบบสอบถามข้อมูลการขับรถใน 5 ปีที่ผ่านมา หลังจากนั้นจะเป็นการทดสอบเบื้องต้นด้วยการขึ้นรูปสามเหลี่ยม สี่เหลี่ยมและรูปดาว หากทั้งสามรูปนี้ขึ้นพร้อมกันบริเวณกลางจอภาพผู้ทดลองกดปุ่มด้านซ้าย และหากขึ้นเพียงสองรูปต้องทำการกดปุ่มด้านขวาภายใน 2000 มิลลิวินาที หากไม่กดภายในระยะเวลานี้จะผ่านเข้าสู่การทดลองถัดไปโดยไม่กลับมาทดลองซ้ำ หลังจากนั้นทำการทดลองจริงโดยใช้ปุ่มบังคับทิศทางผู้ทำการทดลองต้องกดให้สอดคล้องกับรูปภาพที่ขึ้นบนหน้าจอนี้ เพื่อลดข้อผิดพลาดจากความไม่คุ้นชินอุปกรณ์จะทำการทดลองทั้งหมด 64 ครั้งโดยเป็นการทดลองไม่เก็บค่าข้อมูล 32 ครั้งเพื่อให้คุ้นชินกับ

เครื่องมือทดสอบ ผลการทดลองพบว่าความสามารถในการมองเห็นมีความสัมพันธ์กับอายุของผู้ขับรถอย่างมีนัยสำคัญ

**(Zhou et al., 2014)** ทำการศึกษาเกี่ยวกับการยอมรับช่องว่างระหว่างการเลี้ยวซ้ายในกลุ่มผู้สูงอายุ ในการทดลองแบ่งกลุ่มช่วงอายุเป็นทั้งหมด 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มอายุน้อยกว่า 35 ปี กลุ่มอายุ 35 ถึง 55 ปี กลุ่มอายุ 55 ถึง 70 ปี และกลุ่มอายุมากกว่า 70 ปี โดยในการทดลอง ทำการทดลองในถนนจริง โดยที่กำหนดความเร็วในการขับรถไม่เกิน 30 ไมล์ต่อชั่วโมง ในทางแยกที่ 1 และไม่เกิน 45 ไมล์ต่อชั่วโมงในทางแยกที่ 2 (ทำการทดลอง 2 ทางแยก) พบว่าในกลุ่มผู้ที่มีอายุมากกว่า 70 ปี ยอมรับระยะช่องทางได้น้อยกว่ากลุ่มช่วงอายุอื่น ๆ เหตุผลที่เป็นไปได้เนื่องจากผู้ขับรถที่มีอายุมากกว่ามีประสบการณ์ในการขับรถมากกว่า แต่กลุ่มคนอายุนี้มีปัญหาด้านการตัดสินใจการในเลี้ยว และยังมีปัจจัยเรื่องเพศเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งในการทดลองนี้เพศหญิงสามารถเลี้ยวลดเข้าช่องได้ระยะแคบกว่าผู้ชาย ผลการทดลองนี้ชี้ให้เห็นว่าผู้สูงอายุมีการตัดสินใจที่แตกต่างจากกลุ่มช่วงอายุอื่น ๆ ทั้งนี้เพื่อเพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนน ควรที่จะคำนึงถึงผู้ขับขี่ในกลุ่มอายุนี้ด้วย

**(Dougherty, Flom, Bullimore and Raasch, 2015)** ทำการศึกษาเพื่อความสัมพันธ์ระหว่างการมองเห็น ปัจจัยด้านประชากรและปัจจัยด้านเวลาในการฝึกอบรมการขับรถ ผู้เข้าร่วมการทดลองต้องทำการทดสอบการมองเห็น Contrast sensitivity ระยะการมองเห็นและต้องผ่านการอบรม การขับรถแบบเฉพาะเพื่อให้สอดคล้องกับการทดสอบสอบ หลังจากนั้นทำการทดสอบบนถนนจริงโดยสวมแว่นตาเพื่อลดระยะการมองเห็น สภาพแวดล้อมของถนนต้องเหมาะสม โดยทำการทดสอบในเส้นทางที่กำหนดโดยที่ผู้ขับรถจะมีผู้สังเกตนั่งในรถไปด้วย โดยผู้ทดสอบต้องทำการขับรถไปข้างหน้าและกลับรถแล้วขับกลับในเส้นทางเดิม ผู้สังเกตการให้คะแนนผู้ขับรถโดยพิจารณาจากการเหยียบเบรก การขับขี่ การปรับเปลี่ยนความเร็ว การเลี้ยว การหยุดและการควบคุมรถ เมื่อเปรียบเทียบจุดที่มีการหักคะแนนกับจำนวนชั่วโมงในการอบรม พบว่าที่จำนวนชั่วโมงในการขับรถต่ำมีการกระจายตัวของคะแนนน้อยกว่าจำนวนของผู้ขับรถที่ผ่านการอบรมมามากกว่า

**(Branzi, Meocci, Domenichini and La Torre, 2018)** ได้ทำการศึกษาด้วยการจำลองการขับรถ ซึ่งออกแบบมาเพื่อประเมินพฤติกรรมผู้ขับรถเพื่อดูการตอบสนองต่อทางม้าลายรูปแบบที่ต่าง ๆ กัน ในการทดลองนี้ใช้ผู้ทดสอบทั้งหมด 48 คน แบ่งเป็นผู้หญิง 20 คน และผู้ชาย 28 คน ผู้ขับขี่ทุกคนจะต้องมีประสบการณ์ในการขับขี่อย่างน้อย 5 ปี และแต่ละปีต้องมีระยะทางในการขับรถแต่ละปีมากกว่า 5,000 กิโลเมตร ไม่มีอาการเมา และต้องอายุไม่น้อยกว่า 25 ปีและไม่เกิน 65 ปี ในการทดลองใช้ถนนระยะทาง 16 กิโลเมตร จำกัดความเร็วที่ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทางม้าลายที่จะใช้ในการทดสอบประกอบด้วยทางม้าลายบนผิวสีแดง ทางม้าลายที่มีส่วนเว้าและส่วนโค้ง โดยในการทดสอบจะมีคนเดินข้ามถนนด้วยอัตราเร็ว 1.4 เมตรต่อวินาที ผลการทดลองพบว่าการเพิ่มการปรับปรุงทางม้าลายเป็นรูปแบบต่าง ๆ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการ

ขับขี่ได้ดีที่สุด โดยที่ผู้ขับรถจะชะลอความเร็วลงเมื่อถึงทางม้าลายที่มีการปรับปรุงพื้นผิวให้มีรูปทรงแตกต่างและสีพื้นเป็นสีแดง

**(Varghese, D., Wanat, and Mantiuk, R.K., 2014, )** ได้ทำการทดลองเปรียบเทียบความ High Dynamic Range ด้วยแผนภูมิ ColorChecker เพื่อทดสอบความถูกต้องแม่นยำของกล้องถ่ายภาพทั้งหมด 3 ตัว ได้แก่ Canon 550D Canon 1000D และ Panasonic Lumix DMC-LX7 โดยทำการทดลองด้วยถ่ายภาพฉากที่มีความแตกต่างของสีต่างกันจากกล้องทั้ง 3 ตัว โดยใช้แหล่งกำเนิดแสงเพียง 2 แหล่ง ทำการถ่ายภาพในแต่ละฉากจำนวน 10 ภาพ นามสกุล RAW เพื่อนำไปใช้เทคนิค HDR ในการปรับปรุงสีของรูปภาพในแต่ละฉากและนำรูปภาพที่ได้ไปคำนวณค่าเฉลี่ย RGB โดยการวัดค่า XYZ จากการทดลองพบว่าการใช้กล้องถ่ายภาพต่างรุ่นมาถ่ายภาพวัตถุเดียวกัน ควรที่จะถ่ายภาพเป็นนามสกุล RAW เนื่องจากการทดลองนี้พบว่าค่าสีมีความเท่ากันพอดี และในอนาคตหากมีการทดลองที่จำเป็นต้องใช้การถ่ายภาพ ควรพิจารณาเรื่องของสีเข้าไปด้วย นอกจากนี้ยังมีเรื่องของการบิดเบือนของรูปภาพที่เกิดจากเลนส์ซึ่งควรที่จะทำการศึกษาต่อไป

**(Gong, Wang, Shao and Liu, 2016)** ได้ศึกษาวิธีการเพื่อต้องการข้อมูลสีที่ถูกต้องจากกระบวนการบันทึกภาพจากอุปกรณ์ถ่ายภาพที่แตกต่างกันด้วยวิธีการสร้างแบบจำลองเพื่อเชื่อมโยงพิกัด CIELAB (L * , a * , b * ) เข้าหา R,G,B โดยทำการทดลองด้วยการถ่ายภาพ ColorCheckers จำนวน 140 สี ในตู้ไฟที่ให้ความสว่างสม่ำเสมอ และแสงทำมุม 45 องศากับอุปกรณ์ โดยเว้นระยะห่างจากอุปกรณ์ทดสอบห่างจากตัวกล้องเป็นระยะ 50 เซนติเมตร ในการทดลองนี้ได้ใช้กล้องจำนวน 2 ตัว คือ Canon 5D Mark III (กล้องสะท้อนแสงแบบเลนส์เดี่ยว) และ Nikon J4 (กล้องคอมแพ็ค) ซึ่งในการวิเคราะห์ข้อมูลสีใช้มาตราฐานความแตกต่างของสี CIEDE2000 เป็นมาตรฐาน ผลจากการทดลองนี้พบว่าวิธีการที่จะแน่ใจได้ว่าการถ่ายภาพจากกล้องต่างรุ่นกันจะสามารถให้สีที่ตรงกันได้นั้นขึ้นอยู่กับการส่งต่อข้อมูล ซึ่งหมายถึงอุปกรณ์ที่ใช้ในการบันทึกสีของอุปกรณ์แต่ละชนิด และควรที่จะเพิ่มการปรับข้อมูลสีตามสเปกตรัมของกล้องแต่ละตัว

## 2.2 เอกสารที่เกี่ยวข้อง

สีจราจรชนิดน้ำ (มอก.2529 - 2555) สามารถแบ่งได้ 6 สี คือ

สีขาว ต้องมีค่าการสะท้อนแสงที่มุม 45/0 องศา ไม่น้อยกว่า 85 %

สีเหลือง ต้องมีค่าการสะท้อนแสงที่มุม 45/0 องศา ไม่น้อยกว่า 50 % สามารถเทียบได้กับแถบสีมาตรฐานหมายเลข 33538 ตาม FED – STD 595 C โดยที่ CIE (L*a*b*) คลาดเคลื่อนได้ไม่เกิน 6.0 หน่วย

สีแดง ต้องเทียบได้กับแถบสีมาตรฐานหมายเลข 31350 ตาม FED – STD 595 C โดยคลาดเคลื่อนได้ไม่เกิน 6.0 หน่วย ตาม CIE (L*a*b*)

สีเขียว ต้องเทียบได้กับแถบสีมาตรฐานหมายเลข 34138 ตาม FED – STD 595 C โดยคลาดเคลื่อนได้ไม่เกิน 6.0 หน่วย ตาม CIE (L*a*b*)

สีน้ำเงิน ต้องเทียบได้กับแถบสีมาตรฐานหมายเลข 35180 ตาม FED – STD 595 C โดยคลาดเคลื่อนได้ไม่เกิน 6.0 หน่วย ตาม CIE (L*a*b*)

สีดำ ต้องเทียบได้กับแถบสีมาตรฐานหมายเลข 37038 ตาม FED – STD 595 C โดยคลาดเคลื่อนได้ไม่เกิน 6.0 หน่วย ตาม CIE (L*a*b*)

# บทที่ 3
# วิธีดำเนินการวิจัย

## 3.1 เครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์

3.1.1 ColorChecker® Classic

3.1.2 กล้องถ่ายภาพ Canon 700D

3.1.3 คอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊ค Lenovo ideapad L340

3.1.4 เมมโมรี่การ์ด

3.1.5 ตลับเมตร

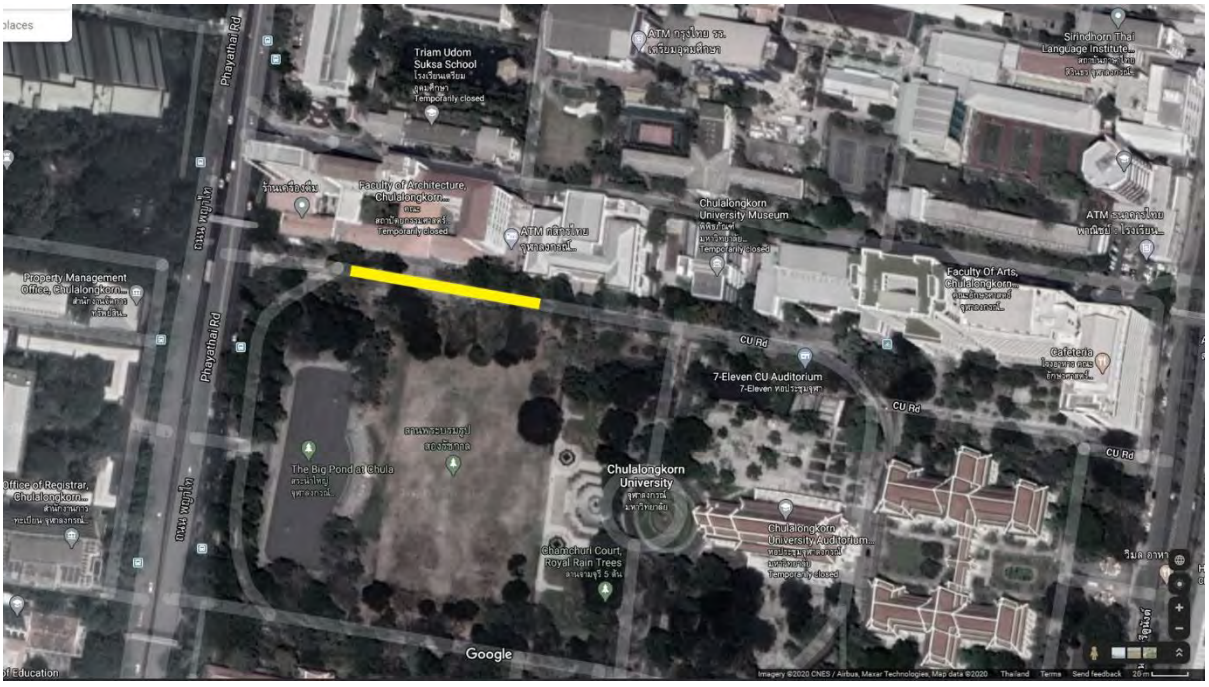
3.1.6

3.1.7

## 3.2 วิธีดำเนินการ

**3.2.1 พื้นที่ศึกษา** ผู้วิจัยเลือกใช้ถนน 2 ช่องจราจร บริเวณภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 254 ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร โดยผู้วิจัยใช้ความยาวทั้งหมด 100 เมตร ในการทดสอบทั้งหมด 4 ระยะ ซึ่งเป็นเส้นทางตรงทั้งหมด

.




**รูปที่ 3.1** ลักษณะถนนที่เลือกใช้ในการทดสอบ ทางตรง จำนวน 2 ช่องจราจร ระยะทาง 100 เมตร

**3.2.2 ปัจจัยที่ทดสอบ** ในการทดสอบเพื่อศึกษาอิทธิพลของสีทางม้าลายต่อทัศนวิสัยในการขับรถ ผู้วิจัยปัจจัยทั้งหมด 3 ปัจจัย ได้แก่

**สีพื้นทางม้าลาย** ได้แก่ พื้นปกติทั่วไป สีแดง สีเขียว และสีน้ำเงิน

**ระยะทาง** ได้แก่ 25 เมตร 50 เมตร 75 เมตร และ 100 เมตร

**การมองเห็น** กลุ่มสายตาปกติ กลุ่มสายตาเลือนรางระดับ 1 และกลุ่มสายตาเลือนรางระดับ 2

**3.2.3 ถ่ายภาพจำลองการขับรถ** โดยใช้ ColorChecker® Classic ในการปรับค่าสี

**รูปที่ 3.2** ภาพถ่ายทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตร

**รูปที่ 3.3** ภาพถ่ายทางม้าลายที่ระยะ 50 เมตร

**รูปที่ 3.4** ภาพถ่ายทางม้าลายที่ระยะ 75 เมตร

**รูปที่ 3.5** ภาพถ่ายทางม้าลายที่ระยะ 100 เมตร

**3.2.4 จำลองสีพื้นทางม้าลายด้วยโปรแกรม Adobe Photoshop** ผู้ทำวิจัยนำค่าสีจากเอกสารมาตราฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสีจราจรชนิดน้ำมาคำนวณเป็นค่าสีเพื่อใช้ในโปรแกรม Adobe Photoshop ดังนี้

**ตารางที่ 3.1** ค่าสีต่าง ๆ ที่ใช้ในการจำลองสีพื้นทางม้าลาย

| สี | Federal Standard | RGB Hexdecimal | RGB 0÷255 | CIE (L*a*b*) | XYZ |
|---|---|---|---|---|---|
| แดง | FS 31350 | C41D0A | 196,29,10 | 42.2,61.8,52.4 | 23.3,12.6,1.5 |
| เขียว | FS 34138 | 19481E | 25,72,30 | 26.5,-26.2,20.4 | 3,4.9,2 |
| น้ำเงิน | FS 35180 | 137ABB | 19,122,187 | 49.1,-.3.2,-41.7 | 16.2,17.6,49.6 |

**รูปที่ 3.6** ภาพถ่ายทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตร และจำลองสีพื้นทางม้าลายสีน้ำเงิน

**3.2.5 จำลองการมองเห็นเลือนรางในกลุ่มผู้สูงอายุ** โดยใช้ dehaze effect ในโปรแกรม Adobe Photoshop Lightroom จำนวน 2 ระดับ ได้แก่ -67 และ -93

**รูปที่ 3.7** ภาพถ่ายทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตร และ dehaze effect ที่ -67

**รูปที่ 3.8** ภาพถ่ายทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตร และ dehaze effect ที่ -93

**3.2.6 ผู้เข้าร่วมทดสอบ** บุคคลทั่วไป จำนวน 77 คน เพศชาย 31 คน เพศหญิง 46 คน

**3.2.7 ขั้นตอนการทดลอง** สร้างแบบฟอร์มออนไลน์โดยใช้ Google form ในการทดสอบ

**รูปที่ 3.9** แบบฟอร์มออนไลน์ที่ใช้ในการทดสอบ

# บทที่ 4
# ผลการทดลองและอภิปรายผลการทดลอง

## 4.1 ผลการทดลอง

จากการรวบรวมข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตด้วยแบบสอบถามออนไลน์ ช่วงเวลาตั้งแต่วันที่ 2 พฤษภาคม 2563 ถึงวันที่ 5 พฤษภาคม 2563 จำนวนทั้งสิ้น 77 คน แบ่งเป็นเพศชาย 31 คน (40.1 %) เพศหญิง 46 คน (59.9 %) ช่วงอายุระหว่าง 19 ปี ถึง 49 ปี

ในการทดลองผู้ทำการทดสอบต้องสังเกตภาพถ่ายแล้วตอบคำถามว่าภาพที่เห็นใช่หรือไม่ใช่ทางม้าลาย

**ตารางที่ 4.1** ร้อยละการตอบถูกที่ระยะทางแตกต่างกัน บนสีพื้นปกติ

| ระยะทาง (เมตร) | 25 | 50 | 75 | 100 |
|---|---|---|---|---|
| กลุ่มสายตาปกติ | 100 % | 96.1 % | 63.6 % | 26 % |
| กลุ่มสายตาเลือนรางระดับ 1 | 98.7 % | 90.9 % | 49.4 % | 20.8 % |
| กลุ่มสายตาเลือนรางระดับ 2 | 88.3 % | 74 % | 35.1 % | 24.7 % |

**ตารางที่ 4.2** ร้อยละการตอบถูกที่ระยะทางแตกต่างกัน บนสีพื้นสีแดง

| ระยะทาง (เมตร) | 25 | 50 | 75 | 100 |
|---|---|---|---|---|
| กลุ่มสายตาปกติ | 85.7 % | 80.5 % | 70.1 % | 63.6 % |
| กลุ่มสายตาเลือนรางระดับ 1 | 85.7 % | 81.8 % | 68.8 % | 49.4 % |
| กลุ่มสายตาเลือนรางระดับ 2 | 89.6 % | 75.3 % | 68.8 % | 51.9 % |

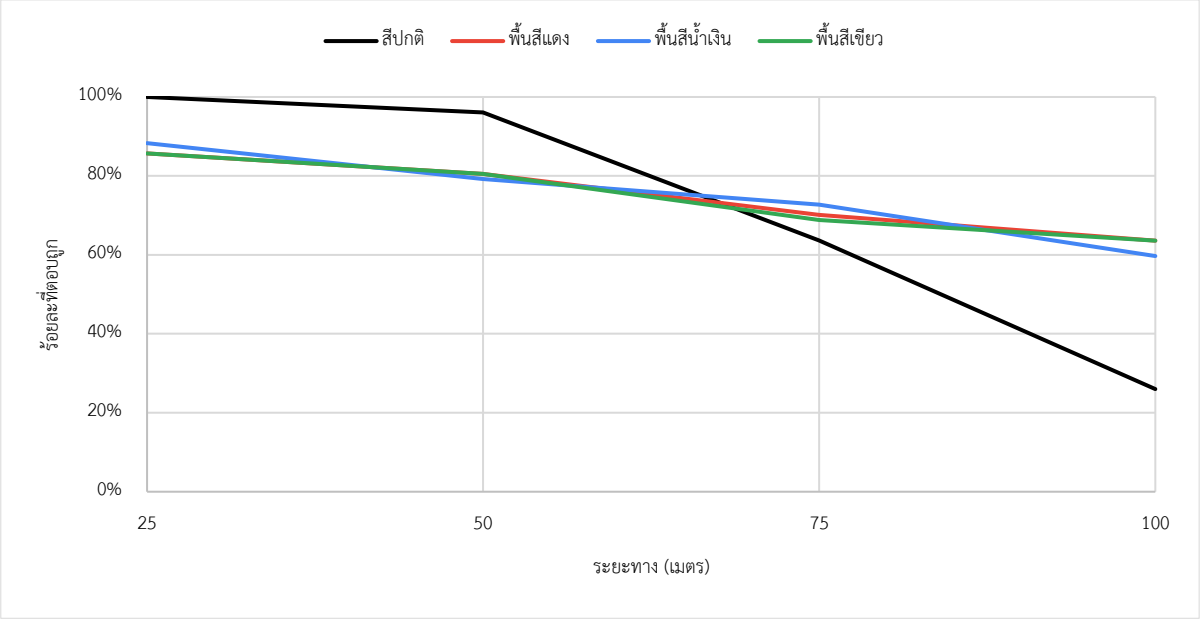
**ตารางที่ 4.3** ร้อยละการตอบถูกที่ระยะทางแตกต่างกัน บนสีพื้นสีน้ำเงิน

| ระยะทาง (เมตร) | 25 | 50 | 75 | 100 |
|---|---|---|---|---|
| กลุ่มสายตาปกติ | 88.3 % | 79.2 % | 72.7 % | 59.7 % |
| กลุ่มสายตาเลือนรางระดับ 1 | 88.3 % | 85.7 % | 76.6 % | 54.5 % |
| กลุ่มสายตาเลือนรางระดับ 2 | 88.3 % | 77.9 % | 58.4 % | 53.2 % |

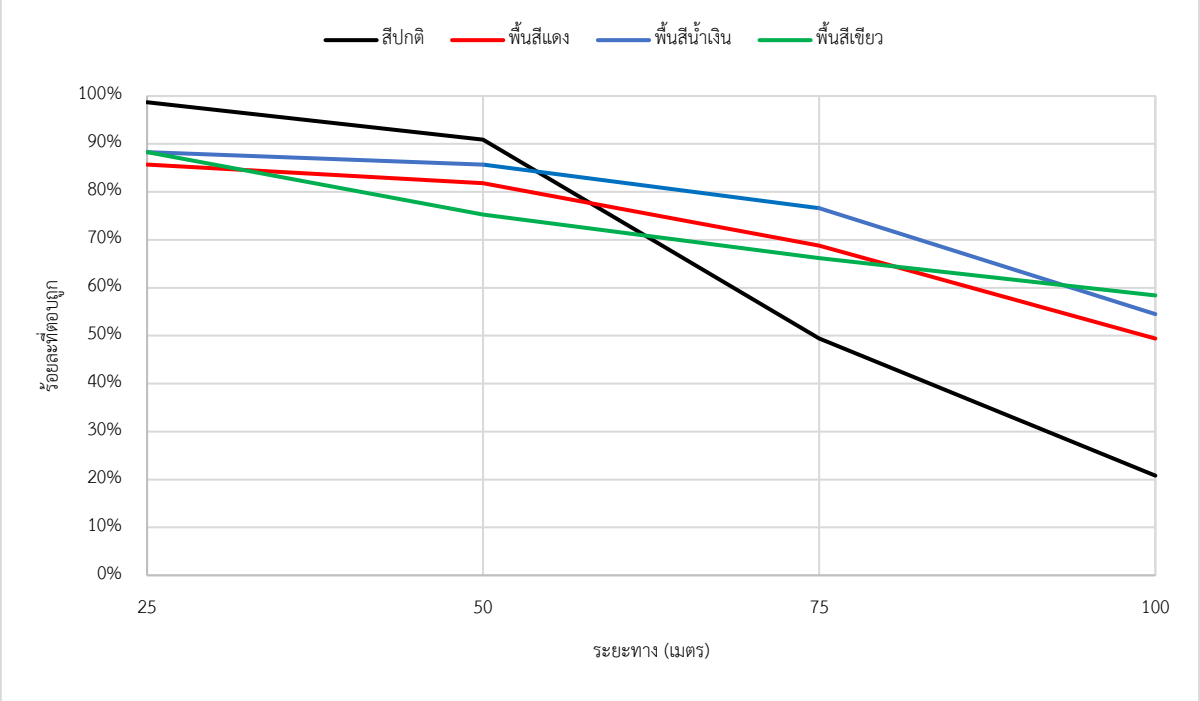
**ตารางที่ 4.4** ร้อยละการตอบถูกที่ระยะทางแตกต่างกัน บนสีพื้นสีเขียว

| ระยะทาง (เมตร) | 25 | 50 | 75 | 100 |
|---|---|---|---|---|
| กลุ่มสายตาปกติ | 85.7 % | 80.5 % | 68.8 % | 63.6 % |
| กลุ่มสายตาเลือนรางระดับ 1 | 88.3 % | 75.3 % | 66.2 % | 58.4 % |
| กลุ่มสายตาเลือนรางระดับ 2 | 87 % | 79.2 % | 70.1 % | 53.2 % |

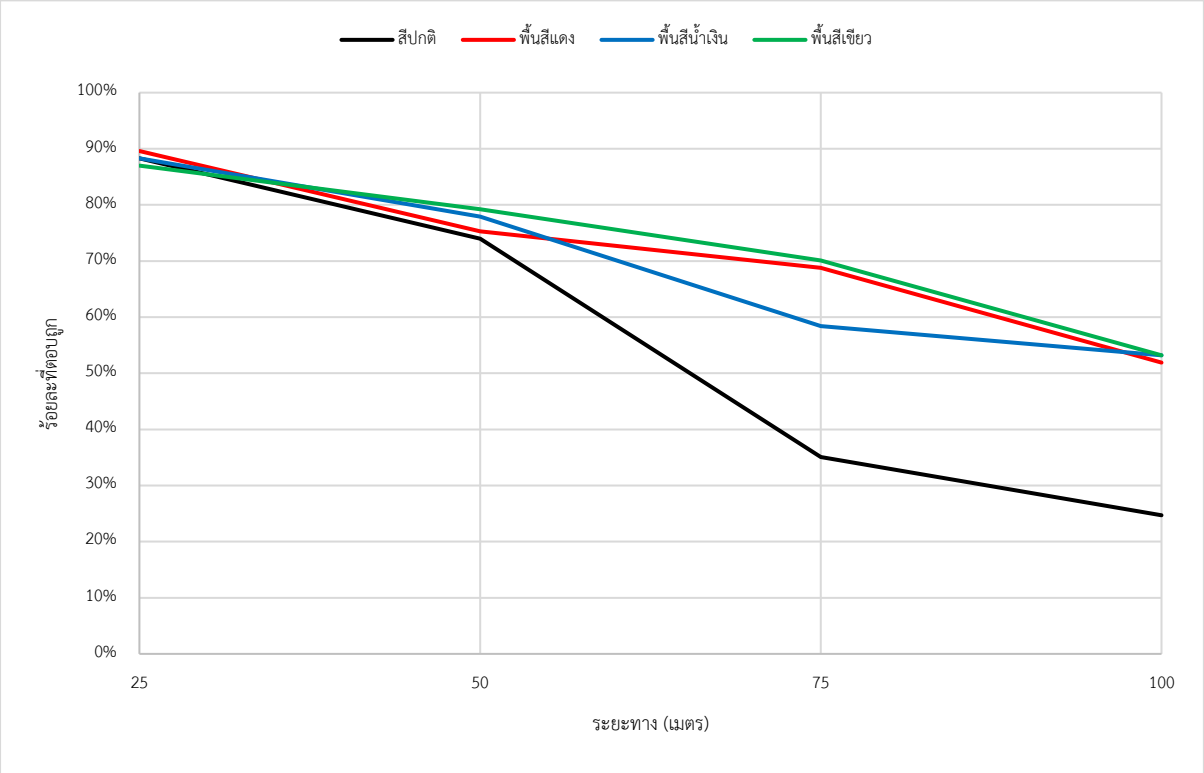
**กราฟที่ 4.1** ร้อยละการตอบถูกที่ระยะทางแตกต่างกันในกลุ่มสายตาปกติ




**กราฟที่ 4.2** ร้อยละการตอบถูกที่ระยะทางแตกต่างกันในกลุ่มสายตาเลือนราง ระดับ 1



**กราฟที่ 4.3** ร้อยละการตอบถูกที่ระยะทางแตกต่างกันในกลุ่มสายตาเลือนราง ระดับ 2




## 4.2 การวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor

### 4.2.1 ทางม้าลายระยะทางเดียวกัน ที่สีแตกต่างกัน

**ตารางที่ 4.5** ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายระยะทาง 25 เมตร ที่สีแตกต่างกัน

Anova: Single Factor

SUMMARY

| Groups | Count | Sum | Average | Variance |
|---|---|---|---|---|
| สีปกติ | 231 | 221 | 0.95671 | 0.041596 |
| พื้นสีแดง | 231 | 201 | 0.87013 | 0.113495 |
| พื้นสีน้ำเงิน | 231 | 204 | 0.883117 | 0.10367 |
| พื้นสีเขียว | 231 | 201 | 0.87013 | 0.113495 |

ANOVA

| Source of Variation | SS | df | MS | F | P-value | F crit |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Between Groups | 1.198052 | 3 | 0.399351 | 4.291132 | 0.005111 | 2.614579 |
| Within Groups | 85.61905 | 920 | 0.093064 | | | |
| Total | 86.8171 | 923 | | | | |

ทางม้าลายที่ระยะทาง 25 เมตร แต่ละสีมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

**ตารางที่ 4.6** ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายระยะทาง 50 เมตร ที่สีแตกต่างกัน

Anova: Single Factor

SUMMARY

| Groups | Count | Sum | Average | Variance |
|---|---|---|---|---|
| สีปกติ | 231 | 201 | 0.87013 | 0.113495 |
| พื้นสีแดง | 231 | 183 | 0.792208 | 0.16533 |
| พื้นสีน้ำเงิน | 231 | 187 | 0.809524 | 0.154865 |
| พื้นสีเขียว | 231 | 181 | 0.78355 | 0.170337 |

ANOVA

| Source of Variation | SS | df | MS | F | P-value | F crit |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Between Groups | 1.056277 | 3 | 0.352092 | 2.33163 | 0.072789 | 2.614579 |
| Within Groups | 138.9264 | 920 | 0.151007 | | | |
| Total | 139.9827 | 923 | | | | |

ทางม้าลายที่ระยะทาง 50 เมตร แต่ละสีไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

**ตารางที่ 4.7** ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายระยะทาง 75 เมตร ที่สีแตกต่างกัน

Anova: Single Factor

SUMMARY

| Groups | Count | Sum | Average | Variance |
|---|---|---|---|---|
| สีปกติ | 231 | 114 | 0.493506 | 0.251045 |
| พื้นสีแดง | 231 | 160 | 0.692641 | 0.213815 |
| พื้นสีน้ำเงิน | 231 | 160 | 0.692641 | 0.213815 |
| พื้นสีเขียว | 231 | 158 | 0.683983 | 0.21709 |

ANOVA

| Source of Variation | SS | df | MS | F | P-value | F crit |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Between Groups | 6.683983 | 3 | 2.227994 | 9.949011 | 1.86E-06 | 2.614579 |
| Within Groups | 206.026 | 920 | 0.223941 | | | |
| Total | 212.71 | 923 | | | | |

ทางม้าลายที่ระยะทาง 75 เมตร แต่ละสีมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

**ตารางที่ 4.8** ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายระยะทาง 100 เมตร ที่สีแตกต่างกัน

Anova: Single Factor

SUMMARY

| Groups | Count | Sum | Average | Variance |
|---|---|---|---|---|
| สีปกติ | 231 | 55 | 0.238095 | 0.182195 |
| พื้นสีแดง | 231 | 123 | 0.532468 | 0.250028 |
| พื้นสีน้ำเงิน | 231 | 129 | 0.558442 | 0.247657 |
| พื้นสีเขียว | 231 | 135 | 0.584416 | 0.24393 |

ANOVA

| Source of Variation | SS | df | MS | F | P-value | F crit |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Between Groups | 18.09091 | 3 | 6.030303 | 26.11059 | 3.26E-16 | 2.614579 |
| Within Groups | 212.4762 | 920 | 0.230952 | | | |
| Total | 230.5671 | 923 | | | | |

ทางม้าลายที่ระยะทาง 100 เมตร แต่ละสีมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

4.2.2 ทางม้าลายสีเดียวกัน ที่ระยะทางแตกต่างกัน

**ตารางที่ 4.9** ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายสีปกติ ที่ระยะทางแตกต่างกัน

Anova: Single Factor

SUMMARY

| Groups | Count | Sum | Average | Variance |
|---|---|---|---|---|
| ระยะทาง 25 | 231 | 221 | 0.95671 | 0.041596 |
| ระยะทาง 50 | 231 | 201 | 0.87013 | 0.113495 |
| ระยะทาง 75 | 231 | 114 | 0.493506 | 0.251045 |
| ระยะทาง 100 | 231 | 55 | 0.238095 | 0.182195 |

ANOVA

| Source of Variation | SS | df | MS | F | P-value | F crit |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Between Groups | 77.67424 | 3 | 25.89141 | 176.0331 | 3.48E-90 | 2.614579 |
| Within Groups | 135.316 | 920 | 0.147083 | | | |
| Total | 212.9903 | 923 | | | | |

ทางม้าลายสีพื้นปกติ แต่ละระยะทางมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

**ตารางที่ 4.10** ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายพื้นสีแดง ที่ระยะทางแตกต่างกัน

Anova: Single Factor

SUMMARY

| Groups | Count | Sum | Average | Variance |
|---|---|---|---|---|
| ระยะทาง 25 | 231 | 201 | 0.87013 | 0.113495 |
| ระยะทาง 50 | 231 | 183 | 0.792208 | 0.16533 |
| ระยะทาง 75 | 231 | 160 | 0.692641 | 0.213815 |
| ระยะทาง 100 | 231 | 123 | 0.532468 | 0.250028 |

ANOVA

| Source of Variation | SS | df | MS | F | P-value | F crit |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Between Groups | 14.70455 | 3 | 4.901515 | 26.39946 | 2.2E-16 | 2.614579 |
| Within Groups | 170.8139 | 920 | 0.185667 | | | |
| Total | 185.5184 | 923 | | | | |

ทางม้าลายสีพื้นสีแดง แต่ละระยะทางมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

**ตารางที่ 4.11** ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ที่ระยะทางแตกต่างกัน

Anova: Single Factor

SUMMARY

| Groups | Count | Sum | Average | Variance |
|---|---|---|---|---|
| ระยะทาง 25 | 231 | 204 | 0.883117 | 0.10367 |
| ระยะทาง 50 | 231 | 187 | 0.809524 | 0.154865 |
| ระยะทาง 75 | 231 | 160 | 0.692641 | 0.213815 |
| ระยะทาง 100 | 231 | 129 | 0.558442 | 0.247657 |

ANOVA

| Source of Variation | SS | df | MS | F | P-value | F crit |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Between Groups | 13.96537 | 3 | 4.655123 | 25.86152 | 4.58E-16 | 2.614579 |
| Within Groups | 165.6017 | 920 | 0.180002 | | | |
| Total | 179.5671 | 923 | | | | |

ทางม้าลายสีพื้นสีน้ำเงิน แต่ละระยะทางมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

**ตารางที่ 4.12** ผลการวิเคราะห์ด้วย Anova : Single Factor ทางม้าลายพื้นสีเขียว ที่ระยะทางแตกต่างกัน

Anova: Single Factor

SUMMARY

| Groups | Count | Sum | Average | Variance |
|---|---|---|---|---|
| ระยะทาง 25 | 231 | 201 | 0.87013 | 0.113495 |
| ระยะทาง 50 | 231 | 181 | 0.78355 | 0.170337 |
| ระยะทาง 75 | 231 | 158 | 0.683983 | 0.21709 |
| ระยะทาง 100 | 231 | 135 | 0.584416 | 0.24393 |

ANOVA

| Source of Variation | SS | df | MS | F | P-value | F crit |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Between Groups | 10.58333 | 3 | 3.527778 | 18.94485 | 6.29E-12 | 2.614579 |
| Within Groups | 171.316 | 920 | 0.186213 | | | |
| Total | 181.8994 | 923 | | | | |

ทางม้าลายสีพื้นสีเขียว แต่ละระยะทางมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

**4.3 อภิปรายผลการทดลอง**

**การเปรียบเทียบการมองเห็นสีแต่ละสีในระยะทางเดียวกัน**

ที่ระยะทาง 25 เมตร ในกลุ่มผู้ทดสอบสายตาปกติ พบว่าทางม้าลายสีพื้นปกติสามารถสังเกตเห็นได้ชัดเจนทั้งหมด 100 % และ 85.7 % , 88.3 % , 85.7 % ในทางม้าลายพื้นสีแดง สีเขียวและสีน้ำเงินตามลำดับ จากข้อมูลนี้พบว่าในทางม้าลายพื้นสีแดง สีเขียวและสีน้ำเงิน กลุ่มคนสายตาปกติสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีปกติขาวดำได้มากที่สุดรองลงมาคือสีน้ำเงิน ส่วนในสีแดงและสีเขียวมีการมองเห็นได้เท่า ๆ กัน ในกลุ่มผู้ทดสอบสายตาเลือนรางระดับ 1 พบว่าทางม้าลายสีพื้นปกติสามารถสังเกตเห็นได้มากที่สุด 98.7 % และ 85.7 % , 88.3 % , 88.3 % ในทางม้าลายพื้นสีแดง สีน้ำเงินและสีเขียวตามลำดับ จากข้อมูลพบว่ากลุ่มผู้ที่มีปัญหาสายตาเลือนรางระดับ 1 สามารถสังเกตเห็นสีของทางม้าลายพื้นสีปกติได้ง่ายที่สุด รองลงมาคือทางม้าลายพื้นสีแดง ส่วนทางม้าลายพื้นสีเขียวและสีน้ำเงินสามารถสังเกตเห็นได้เท่า ๆ กัน ส่วนในกลุ่มผู้ทดสอบสายตาเลือนรางระดับ 2 พบว่าในระยะทางที่เท่ากันผู้ทดสอบสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีแดงได้มากที่สุด คือ 89.6 % และในพื้นสีปกติ พื้นสีน้ำเงิน พื้นสีเขียว เท่ากับ 88.3 % , 88.3 % , 87 % ตามลำดับ ซึ่งในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 2 สามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีปกติและสีน้ำเงินได้เท่า ๆ กัน และสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีเขียวได้น้อยที่สุด ทั้งนี้จากการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดพบว่าทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตร ทางม้าลายแต่ละสีมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ที่ระยะทาง 50 เมตร ในกลุ่มผู้ทดสอบสายตาปกติ สามารถสังเกตเห็นทางม้าลายสีพื้นปกติได้มากที่สุด เท่ากับ 96.1 % และบนพื้นสีแดง สีน้ำเงิน และสีเขียวมีค่าเท่ากับ 80.5 % , 79.2 % และ 80.5 % ตามลำดับ พบว่าในกลุ่มผู้ที่มีสายตาปกติจะสามารถมองเห็นทางม้าลายพื้นสีแดงและพื้นสีเดียวได้ดีรองจากพื้นสีปกติ และสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีน้ำเงินได้น้อยที่สุด ในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 1 พบว่าสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายได้ดีที่สุดคือทางม้าลายสีพื้นปกติกว่า 90 % และในทางม้าลายพื้นสีแดง พื้นสีน้ำเงินและพื้นสีเขียวมีค่าเท่ากับ 81.8 % , 85.7 % และ 75.3 % ตามลำดับ ซึ่งที่ระยะนี้กลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 1 สามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีเขียวได้น้อยที่สุด ส่วนในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 2 พบว่าสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายได้ดีที่สุดคือทางม้าลายพื้นสีเขียว เท่ากับ 79.2 % และบนทางม้าลายสีพื้นปกติ สีแดง และสีน้ำเงินมีค่าเท่ากับ 74 % , 75.3 % และ 77.9 % ตามลำดับ ซึ่งในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 2 สามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีปกติได้น้อยที่สุด ทั้งนี้จากการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดพบว่าทางม้าลายที่ระยะ 50 เมตร ทางม้าลายแต่ละสีไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ที่ระยะทาง 75 เมตร ในกลุ่มผู้ที่มีสายตาปกติ พบกว่าสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีน้ำเงินได้มากที่สุด 72.7 % และในสีพื้นปกติ สีแดงและสีเขียวมีค่า 63.6 % , 70.1 % และ 68.8 % ตามลำดับ ซึ่งผู้ที่มีสายตาปกติสังเกตทางม้าลายพื้นสีปกติได้น้อยที่สุด ในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 1 พบว่าสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายบนพื้นสีน้ำเงินได้มากที่สุดเช่นกันที่ 76.6 % และในทางม้าลายสีพื้นปกติ สีแดง และสี

เขียวเท่ากับ 49.4 % , 68.8 % และ 66.2 % ตามลำดับ ซึ่งในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 1 ส่ามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีปกติได้น้อยที่สุด ส่วนในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 2 พบว่าสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายบนพื้นสีเขียวได้มากที่สุดเท่ากับ 70.1 % และบนทางม้าลายพื้นสีปกติ พื้นสีแดง พื้นสีน้ำเงิน มีค่าเท่ากับ 35.1 % , 68.8 % และ 58.4 % ซึ่งในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 2 นี้สามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีปกติได้น้อยที่สุดเช่นเดียวกับกลุ่มของผู้ที่สายตาเลือนรางระดับ 1 เช่นกัน ทั้งนี้จากการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดพบว่าทางม้าลายที่ระยะ 75 เมตร ทางม้าลายแต่ละสีมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ที่ระยะทาง 100 เมตร ในกลุ่มผู้ที่มีสายปกติ พบว่าสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีเขียวและสีแดงได้มากที่สุด เท่ากับ 63.6 % และบนทางม้าลายพื้นสีปกติ สีน้ำเงิน เท่ากับ 26.0 % และ 59.7 % ตามลำดับ ซึ่งในกลุ่มผู้ที่มีสายตาปกติสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีปกติได้น้อยที่สุด ในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 1 พบว่าสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีเขียวได้มากที่สุด เท่ากับ 58.4 % และในทางม้าลายพื้นสีปกติ สีแดง สีน้ำเงิน เท่ากับ 20.8 % 49.4 % และ 54.5 % ตามลำดับ ซึ่งพบว่าในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 1 สามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีปกติได้น้อยที่สุดเช่นเดียวกับที่ระยะ 75 เมตร ส่วนในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 2 พบว่าสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีน้ำเงินและสีเขียวได้มากที่สุด เท่ากับ 53.2 % และในทางม้าลายพื้นสีปกติ สีแดง เท่ากับ 24.7 % และ 51.9 % ซึ่งในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 2 สามารถสังเกตเห็นทางม้าลายพื้นสีปกติได้น้อยที่สุดเช่นเดียวกัน ทั้งนี้จากการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดพบว่าทางม้าลายที่ระยะ 100 เมตร ทางม้าลายแต่ละสีมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

**การเปรียบเทียบการมองเห็นสีแต่ละระยะทางในสีเดียวกัน**

ทางม้าลายพื้นสีปกติ ในกลุ่มผู้ที่มีสายตาปกติ กลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 1 และกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 2 พบว่าสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตรได้ดีที่สุด รองลงมาคือระยะ 50 เมตร 75 เมตร และ 100 เมตรตามลำดับ เช่นเดียวกัน ทั้งนี้เมื่อนำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์พบว่า ทางม้าลายสีพื้นสีปกติที่ระยะทางต่าง ๆ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ทางม้าลายพื้นสีแดง ในกลุ่มผู้ที่มีสายตาปกติ กลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 1 และกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 2 พบว่าสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตรได้ดีที่สุด รองลงมาคือระยะ 50 เมตร 75 เมตร และ 100 เมตรตามลำดับ เช่นเดียวกัน ทั้งนี้เมื่อนำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์พบว่า ทางม้าลายพื้นสีแดงที่ระยะทางต่าง ๆ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ในกลุ่มผู้ที่มีสายตาปกติ กลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 1 และกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 2 พบว่าสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตรได้ดีที่สุด รองลงมาคือระยะ 50 เมตร 75 เมตร และ 100 เมตรตามลำดับ เช่นเดียวกัน ทั้งนี้เมื่อนำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์พบว่า ทางม้าลายพื้นสีน้ำเงินที่ระยะทางต่าง ๆ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ทางม้าลายพื้นสีเขียว ในกลุ่มผู้ที่มีสายตาปกติ กลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 1 และกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 2 พบว่าสามารถสังเกตเห็นทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตรได้ดีที่สุด รองลงมาคือระยะ 50 เมตร 75 เมตร และ 100 เมตรตามลำดับ เช่นเดียวกัน ทั้งนี้เมื่อนำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์พบว่า ทางม้าลายพื้นสีเขียวที่ระยะทางต่าง ๆ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ทั้งนี้จากการเปรียบเทียบทั้งหมดพบว่าทางม้าลายที่มีสีพื้นสีแดง สีน้ำเงินและสีเขียว มีความสามารถการมองเห็นที่ระยะทางมากกว่า 25 เมตรได้ดีกว่าทางม้าลายสีพื้นปกติ เนื่องจากทางม้าลายที่มีสีพื้นแตกต่างไปจากพื้นถนนปกติส่งผลต่อการรับรู้ให้ระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น ซึ่งผู้ทดสอบกว่า 44.2% จากผู้ทดสอบทั้งหมด มีการขับรถในชีวิตประจำวัน ซึ่งทางม้าลายที่มีสีพื้นยังไม่สามารถพบเห็นได้จำนวนมาก ส่งผลให้เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่เพิ่มการสังเกตหรือการมองเห็นทางม้าลายได้มากขึ้น

# บทที่ 5
# สรุปผลการทดลองและข้อเสนอแนะ

## 5.1 สรุปผลการทดลอง

เมื่อเปรียบเทียบการมองเห็นแต่ละสีที่ระยะทางแตกต่างกันพบว่าในกลุ่มผู้ที่มีสายตาปกติสามารถมองเห็นทางม้าลายสีปกติได้เพียง 25 เมตร เมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น 50 เมตรขึ้นไป การมองเห็นมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังกราฟที่ 4.1 ส่วนทางม้าลายพื้นสีต่าง ๆ สามารถมองเห็นได้ระยะทางเท่า ๆ กันจนถึงที่ระยะทาง 75 เมตร การมองเห็นทางม้าลายสีน้ำเงินจะลดลงจากทางม้าลายพื้นสีแดงและสีเขียว โดยในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 1 ในช่วงระยะทาง 25 เมตรแรกพบว่าทางม้าลายสีปกติสามารถมองเห็นได้ชัดที่สุด แต่เมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น 50 เมตรขึ้นไป สามารถมองเห็นทางม้าลายพื้นสีปกติได้น้อยที่สุด โดยที่สามารถมองเห็นทางม้าลายพื้นสีน้ำเงินสามารถมองเห็นได้ชัดเจนที่สุดที่ระยะ 75 เมตร และที่ระยะทาง 100 เมตร สามารถมองเห็นทางม้าลายพื้นสีเขียวได้ชัดเจนมากที่สุด ส่วนในกลุ่มผู้ที่มีสายตาเลือนรางระดับ 2 สามารถมองเห็นทางม้าลายทุก ๆ สีได้ชัดเจนที่ระยะ 25 เมตร เมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น 50 เมตรขึ้นไปพบว่า ความสามารถในการมองเห็นทางม้าลายพื้นสีเขียวได้ชัดเจนจนถึงระยะ 100 เมตร รองลงมาคือสีแดง และสีน้ำเงิน แต่เมื่อระยะทางมากกว่า 50 เมตร สามารถมองเห็นทางม้าลายพื้นสีปกติได้น้อยที่สุด

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ในการทดลองครั้งนี้เป็นการจำลองทางม้าลายโดยภาพถ่าย ซึ่งไม่ได้ให้ความรู้สึกใกล้เคียงกับการขับรถบนท้องถนนจริง ส่งผลให้ค่าที่ได้อาจมีความคลาดเคลื่อนได้

5.2.2 เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรค COVID -19 ส่งผลให้ต้องใช้จอแสดงผลภาพที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งหากมีการทดลองในหัวข้อนี้ในครั้งต่อไปควรใช้จอแสดงผลภาพทางม้าลายเป็นมาตราฐานเดียวกัน

5.2.3 ในการปรับแต่งสีของรูปภาพมีความคลาดเคลื่อน ซึ่งส่งผลให้ค่าสีของทางม้าลายในภาพมีความคลาดเคลื่อนจากค่าสีที่ มอก. กำหนด ซึ่งควรใช้อุปกรณ์บันทึกภาพที่สามารถเก็บข้อมูลของสีได้จำนวนมากกว่านี้ จะทำให้ขั้นตอนในการปรับแต่งสีรูปภาพทำได้สะดวกและแม่นยำมากขึ้น

## เอกสารอ้างอิง

BLT Bangkok. (23 สิงหาคม 2562). **ไทยติดโผถนนอันตรายที่สุดในโลก เร่งปรับปรุงทางม้าลาย 450 แห่งทั่วกรุง.** (ออนไลน์) สืบค้นเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2562 จาก www.bltbangkok.com/News/การจราจรกรุงเทพ-ทางม้าลาย-ถนนไทย-อุบัติเหตุ

ทีมข่าวอาชญากรรม. (19 สิงหาคม 2562). **ปัดฝุ่น'ทางม้าลาย 3 มิติ'..คืนพื้นที่ปลอดภัยให้คนข้าม. คมชัดลึก.**(ออนไลน์) สืบค้นเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2562 จากwww.komchadluek.net/news/scoop/384161

Laser Vision International LASIK Center. **ทำความรู้จักกับระดับการมองเห็น.**(ออนไลน์) สืบค้นเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2562, จาก www.laservisionthai.com/health-corner/ทำความรู้จักกับระดับการมองเห็น

พัชรายุทธ์ จันทน์หอม.(2553). **การวิเคราะห์การทดลองปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการมองเห็นป้ายจราจรในเวลากลางคืน.** คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Bella, F. and Silvestri, M., 2015. **Effects of safety measures on driver's speed behavior at pedestrian crossings**. *Accident Analysis & Prevention*, 83, pp.111-124.

Iasmin, H., Kojima, A. and Kubota, H., 2016. **Impact of pavement type on speed behavior of turning vehicles at crosswalk of a signalized intersection**: Brick and red color. *Journal of Transportation Safety & Security*, pp.1-20.

Khaliluzzaman, M. and Deb, K., 2018. **Stairways detection based on approach evaluation and vertical vanishing point**. *International Journal of Computational Vision and Robotics*, 8(2), p.168.

Liu, Y. and Tung, Y., 2014. Risk analysis of pedestrians' road-crossing decisions: Effects of age, time gap, time of day, and vehicle speed. Safety Science, 63, pp.77-82.

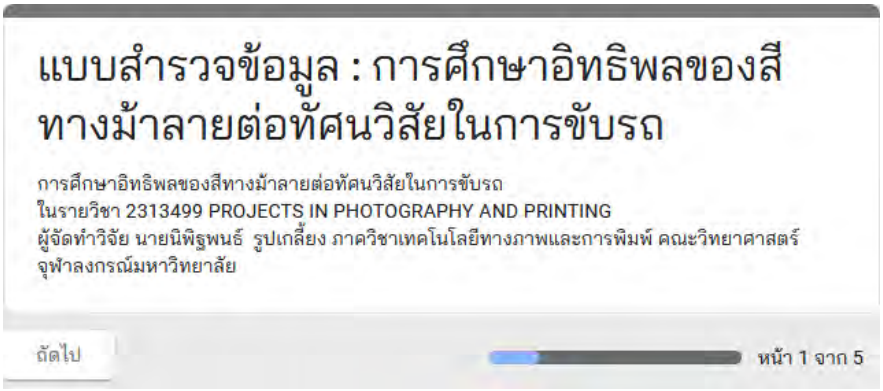
Negishi, K., Masui, S., Mimura, M., Fujita, Y. and Tsubota, K., 2016. **Relationship between Functional Visual Acuity and Useful Field of View in Elderly Drivers**. *PLOS ONE*, 11(1), p.e0147516.

Zhou, H., Lownes, N., Ivan, J., Gårder, P. and Ravishanker, N., 2014. **Left-Turn Gap Acceptance Behavior of Elderly Drivers at Unsignalized Intersections**. Journal of Transportation Safety & Security, 7(4), pp.324-344.

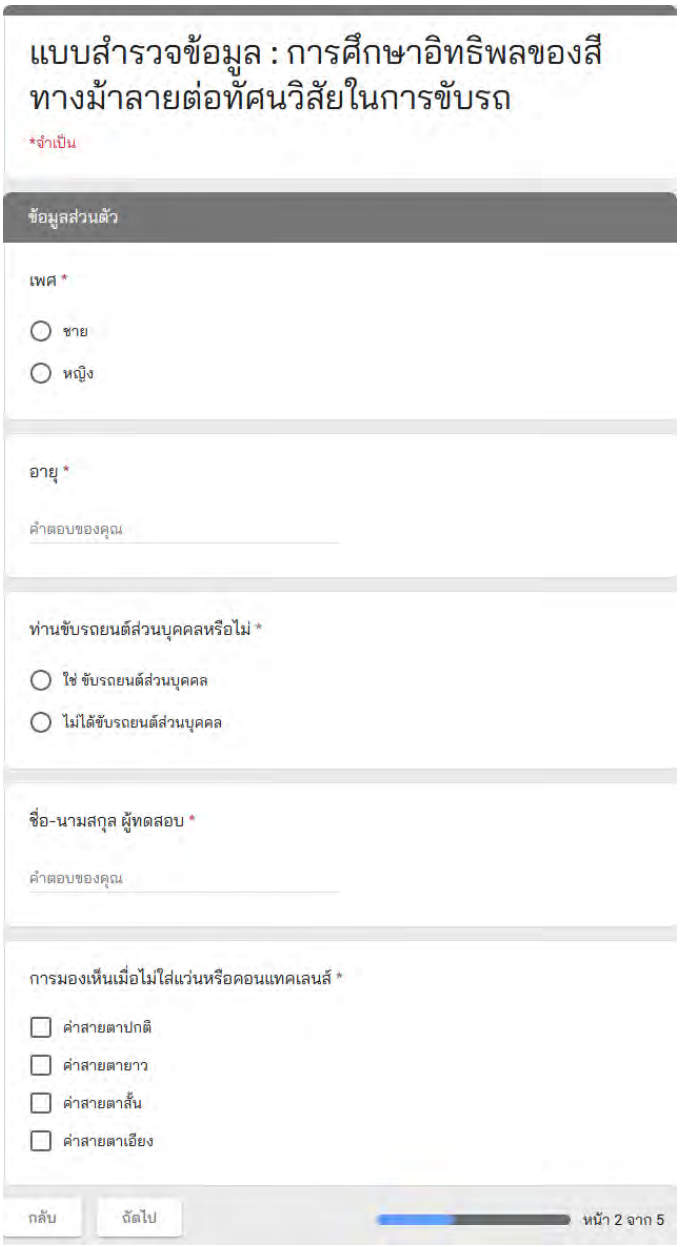
Dougherty, B., Flom, R., Bullimore, M. and Raasch, T., 2015. Vision, **Training Hours, and Road Testing Results in Bioptic Drivers. *Optometry and Vision Science***, 92(4), pp.395-403.

Branzi, V. et al. (2018) ‘Drivers’ performance in response to engineering treatments at pedestrian crossings’, Advances in Transportation Studies, 1, pp. 55–70. doi: 10.4399/97888255168836

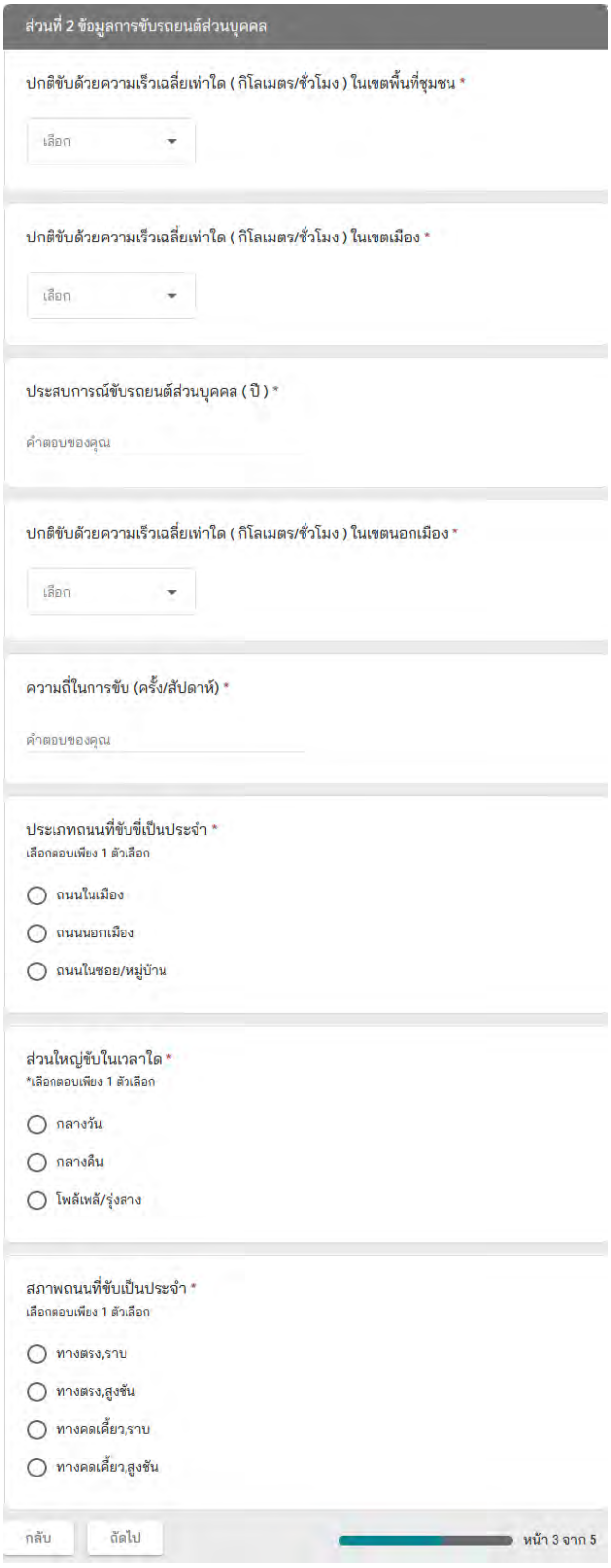
# ภาคผนวก




**รูปภาพที่ 6.1** ตัวอย่างแบบสอบถามที่ใช้ในการทดลองหน้า 1

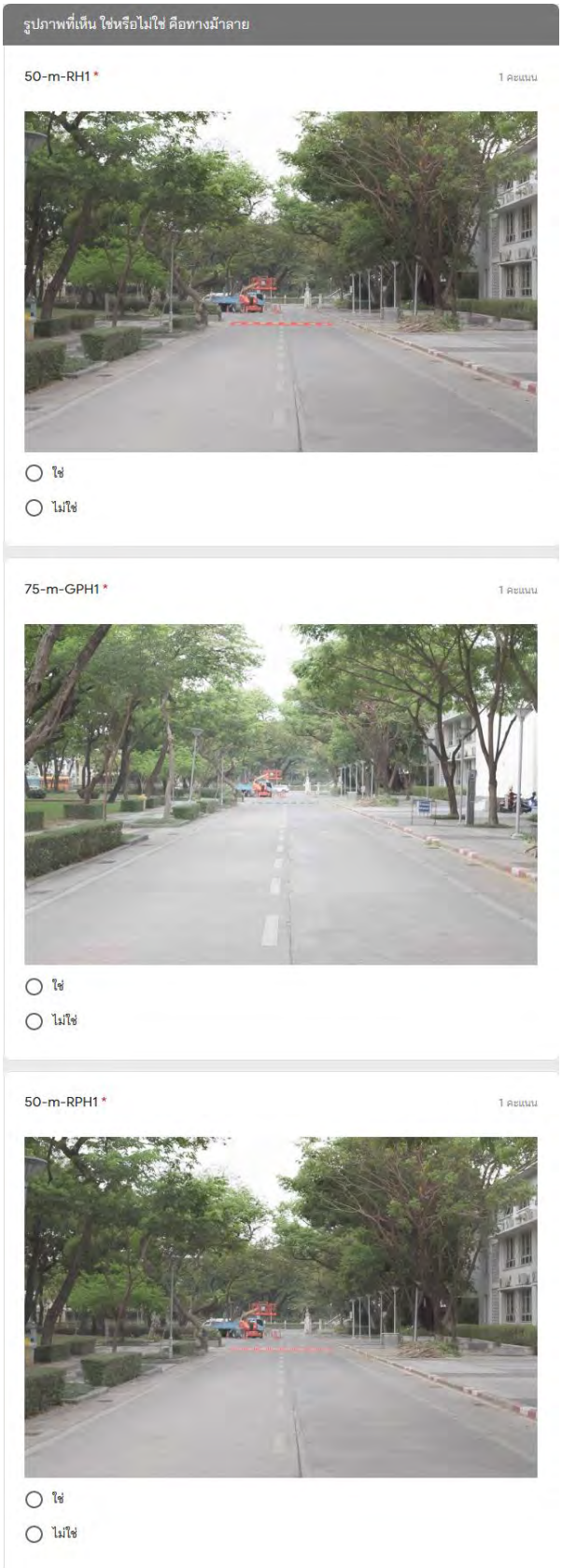



**รูปภาพที่ 6.2** ตัวอย่างแบบสอบถามที่ใช้ในการทดลองหน้า 2




**รูปภาพที่ 6.3** ตัวอย่างแบบสอบถามที่ใช้ในการทดลองหน้า 3

**รูปภาพที่ 6.4** ตัวอย่างแบบสอบถามที่ใช้ในการทดลองหน้า 4




**รูปภาพที่ 6.5** ตัวอย่างแบบสอบถามที่ใช้ในการทดลองหน้า 5

**รูปภาพที่ 6.6** ภาพถ่ายถนนที่ใช้ในการทดสอบระยะ 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.7** ภาพถ่ายถนนที่ใช้ในการทดสอบระยะ 50 เมตร

**รูปภาพที่ 6.8** ภาพถ่ายถนนที่ใช้ในการทดสอบระยะ 75 เมตร

**รูปภาพที่ 6.9** ภาพถ่ายถนนที่ใช้ในการทดสอบระยะ 100 เมตร

**รูปภาพที่ 6.10** ภาพถ่ายทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ที่ระยะทาง 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.11** ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 1 ทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ระยะ 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.12** ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 2 ทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ระยะ 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.13** ภาพถ่ายไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ที่ระยะทาง 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.14** ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 1 ไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ระยะ 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.15** ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 2 ไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีน้ำเงิน ระยะ 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.16** ภาพถ่ายทางม้าลายพื้นสีเขียว ที่ระยะทาง 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.18** ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 1 ทางม้าลายสีเขียว ระยะ 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.19** ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 2 ทางม้าลายสีเขียว ระยะ 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.20** ภาพถ่ายไม่ใช่ทางม้าลายสีเขียว ที่ระยะทาง 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.21** ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 1 ไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีเขียว ระยะ 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.22** ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 2 ไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีเขียว ระยะ 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.23** ภาพถ่ายทางม้าลายพื้นสีแดง ที่ระยะทาง 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.24** ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 1 ทางม้าลายพื้นสีแดง ระยะ 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.25** ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 2 ทางม้าลายพื้นสีแดง ระยะ 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.26** ภาพถ่ายไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีแดง ที่ระยะทาง 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.27** ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 1 ไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีแดง ระยะ 25 เมตร

**รูปภาพที่ 6.28** ภาพถ่ายจำลองการมองเห็นเลือนรางระดับ 2 ไม่ใช่ทางม้าลายพื้นสีแดง ระยะ 25 เมตร

**ตารางที่ 6.1** ข้อมูลเกี่ยวกับการขับรถของผู้ทดสอบแต่ละคนมีประสบการณ์ในการขับรถ

| อายุ | เพศ | การมองเห็นเมื่อไม่ใส่แว่นหรือคอนแทคเลนส์ | ท่านขับรถยนต์ส่วนบุคคลหรือไม่ | ประสบการณ์ขับรถยนต์ส่วนตัว | ความถี่ในการขับ (ครั้ง/สัปดาห์) | สภาพถนนที่ขับเป็นประจำ | ประเภทถนนที่ขับขี่เป็นประจำ | ส่วนใหญ่ขับในเวลาใด | ปกติขับด้วย | ปกติขับด้วย | ปกติขับด้วย | ขณะนี้ท่านใช้จอแบบใดในการทำ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 19 | หญิง | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 1 | 2 | ทางตรง ,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 50 | 70 | 70 | Smart phone |
| 21 | หญิง | ค่าสายตาปกติ | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 1/3 (4 เดือน) | 2 | ทางตรง ,ราบ | ถนนในซอย/หมู่บ้าน | กลางวัน | 60 | 70 | 60 | iPad / Tablet |
| 21 | ชาย | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 3 | 1-2 | ทางตรง ,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 60 | 60 | 80 | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 3 | 3 | ทางตรง ,ราบ | ถนนนอกเมือง | กลางคืน | 40 | 60 | 100 | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 3ปี | ทุกวัน หรือ 5ครั้งต่อสัปดาห์(ช่วงโควิดเท่านั้น) | ทางตรง ,ราบ | ถนนนอกเมือง | กลางวัน | 60 | 100 | 100 | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 1 | 2 | ทางตรง ,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 50 | 60 | 80 | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 4 | 7 | ทางตรง ,ราบ | ถนนนอกเมือง | กลางวัน | 40 | 80 | 110 | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาปกติ | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 1 | 4 | ทางคดเคี้ยว ,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 60 | 70 | 80 | iPad / Tablet |
| 22 | ชาย | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 2 | 3 | ทางตรง ,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 80 | 80 | 100 | Smart phone |
| 23 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 0.5 | 1 | ทางตรง ,ราบ | ถนนในซอย/หมู่บ้าน | กลางวัน | 60 | 70 | 90 | Smart phone |
| 23 | หญิง | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 2 | 4 | ทางคดเคี้ยว ,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 50 | 60 | 100 | Smart phone |
| 23 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 3 | 1 | ทางตรง ,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 60 | 50 | 70 | Smart phone |
| 23 | หญิง | ค่าสายตาปกติ | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 2 | 7 | ทางตรง ,ราบ | ถนนในเมือง | โพล้เพล้ /รุ่งสาง | 90 | 100 | 120 | Smart phone |
| 23 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 1 | 6 | ทางคดเคี้ยว ,ราบ | ถนนในซอย/หมู่บ้าน | กลางวัน | 30 | 50 | 60 | Smart phone |
| 23 | ชาย | ค่าสายตาปกติ | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 7 | 6 | ทางตรง ,ราบ | ถนนนอกเมือง | กลางวัน | 50 | 50 | 90 | Smart phone |
| 23 | ชาย | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 2 | 3 | ทางตรง ,ราบ | ถนนนอกเมือง | กลางวัน | 60 | 70 | 100 | Smart phone |

**ตารางที่ 6.2** ข้อมูลเกี่ยวกับการขับรถของผู้ทดสอบแต่ละคนที่มีประสบการณ์ในการขับรถ (ต่อ)

| อายุ | เพศ | การมองเห็นเมื่อใส่แว่นหรือคอนแทคเลนส์ | ท่านขับรถยนต์ส่วนบุคคลหรือไม่ | ประสบการณ์ขับ | ความถี่ในการขับ (ครั้ง/สัปดาห์) | สภาพถนนที่ขับเป็นประจำ | ประเภทถนนที่ขับเป็นประจำ | ส่วนใหญ่ขับในเวลาใด | ปกติขับด้วยความเร็ว | ปกติขับด้วยความเร็ว | ปกติขับด้วยความเร็ว | ขณะนี้ท่านใช้จอแบบใดในการทำแบบทดสอบ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 23 | ชาย | ค่าสายตาปกติ | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 5 | 5 | ทางตรง,ราบ | ถนนในเมือง | โพล้เพล้/รุ่งสาง | 80 | 80 | 110 | Smart phone |
| 23 | ชาย | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 2 | 2 | ทางตรง,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 50 | 80 | 100 | Laptop / โน้ตบุ๊ก |
| 23 | ชาย | ค่าสายตาปกติ | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 5 | 7 | ทางตรง,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 50 | 60 | 100 | จอภาพคอมพิวเตอร์ / PC |
| 23 | ชาย | ค่าสายตาปกติ | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 5 | 10 | ทางตรง,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 40 | 60 | 100 | จอภาพคอมพิวเตอร์ / PC |
| 23 | ชาย | ค่าสายตาปกติ | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 2 | 2 | ทางตรง,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 40 | 60 | 80 | Smart phone |
| 24 | ชาย | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 6 | 5 | ทางตรง,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 80 | 60 | 120 | Smart phone |
| 24 | ชาย | ค่าสายตาปกติ | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 5 | 5 | ทางตรง,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 50 | 60 | 80 | Smart phone |
| 24 | ชาย | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 1 | 2 | ทางตรง,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 60 | 80 | 80 | Laptop / โน้ตบุ๊ก |
| 24 | ชาย | ค่าสายตาเอียง | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 7 | 5 | ทางตรง,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 40 | 80 | 120 | Laptop / โน้ตบุ๊ก |
| 28 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 1 | 7 | ทางตรง,ราบ | ถนนนอกเมือง | กลางวัน | 50 | 70 | 120 | Smart phone |
| 29 | หญิง | ค่าสายตาปกติ | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 1 | ทุกวัน | ทางตรง,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 40 | 60 | 90 | Smart phone |
| 30 | ชาย | ค่าสายตาปกติ | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 12 | ทุกวัน | ทางตรง,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 120 | 120 | 120 | Smart phone |
| 37 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 10 | 7 | ทางตรง,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 70 | 90 | 110 | Smart phone |
| 38 | ชาย | ค่าสายตาปกติ | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 8ปี | 7ครั้ง/สัปดาห์ | ทางตรง,ราบ | ถนนนอกเมือง | กลางวัน | 60 | 60 | 100 | Smart phone |
| 42 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 18 | 7 | ทางตรง, สูงชัน | ถนนในเมือง | กลางวัน | 60 | 90 | 120 | Smart phone |
| 45 | ชาย | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 23 | 3 | ทางตรง,ราบ | ถนนนอกเมือง | กลางวัน | 40 | 60 | 90 | จอภาพคอมพิวเตอร์ / PC |
| 49 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 30 | 6 | ทางตรง,ราบ | ถนนในเมือง | กลางวัน | 60 | | | |
| 23 ปี | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ใช่ ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | 2 | 4 | ทางตรง,ราบ | ถนนนอกเมือง | กลางวัน | 60 | 70 | 90 | Smart phone |

**ตารางที่ 6.3** ข้อมูลผู้ทดสอบแต่ละคนที่ไม่มีประสบการณ์ในการขับรถ

| อายุ | เพศ | การมองเห็นเมื่อไม่ใส่แว่นหรือคอนแทคเลนส์ | ท่านขับรถยนต์ส่วนบุคคลหรือไม่ | ขณะนี้ท่านใช้จอแบบใดในการทำแบบทดสอบ |
|---|---|---|---|---|
| 19 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | iPad / Tablet |
| 20 | ชาย | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | จอภาพคอมพิวเตอร์ / PC |
| 21 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | iPad / Tablet |
| 21 | หญิง | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | iPad / Tablet |
| 21 | หญิง | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 21 | หญิง | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Laptop / โน้ตบุ๊ก |
| 21 | ชาย | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 21 | ชาย | ค่าสายตาปกติ | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | iPad / Tablet |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาปกติ | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | iPad / Tablet |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาปกติ | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | iPad / Tablet |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | iPad / Tablet |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | จอภาพคอมพิวเตอร์ / PC |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 22 | หญิง | ค่าสายตาปกติ | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 22 | ชาย | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 22 | ชาย | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 23 | หญิง | ค่าสายตาปกติ | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | จอภาพคอมพิวเตอร์ / PC |
| 23 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | iPad / Tablet |
| 23 | หญิง | ค่าสายตาปกติ | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 23 | หญิง | ค่าสายตาปกติ | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 23 | ชาย | ค่าสายตาปกติ | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 23 | ชาย | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Laptop / โน้ตบุ๊ก |
| 23 | ชาย | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 23 | ชาย | ค่าสายตาปกติ | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | iPad / Tablet |
| 23 | ชาย | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | จอภาพคอมพิวเตอร์ / PC |
| 23 | ชาย | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 23 | ชาย | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Laptop / โน้ตบุ๊ก |
| 23 | ชาย | ค่าสายตายาว | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 23 | ชาย | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 24 | หญิง | ค่าสายตาปกติ | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 27 | หญิง | ค่าสายตาสั้น | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Laptop / โน้ตบุ๊ก |
| 47 | หญิง | ค่าสายตายาว, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |
| 19 ปี | หญิง | ค่าสายตาสั้น, ค่าสายตาเอียง | ไม่ได้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล | Smart phone |

**ตารางที่ 6.4** ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตร

25 : ที่ระยะทาง 25 เมตร , B : พื้นสีน้ำเงิน , G : พื้นสีเขียว , R : พื้นสีแดง , H1 : สายตาเลือนรางระดับ 1 H2 : สายตาเลือนรางระดับ 2 , P : รูปนี้ไม่ใช่ทางม้าลาย

| 25 | 25-B | 25-BH1 | 25 BH2 | 25 BP | 25 BPH1 | 25 BPH2 | 25 G | 25 GH1 | 25 GH2 | 25 GP | 25 GPH1 | 25 GPH2 | 25 H1 | 25 H2 | 25 R | 25 RH1 | 25 RH2 | 25-RP | 25 RPH1 | 25 RPH2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |

**ตารางที่ 6.5** ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตร (ต่อ)

| 25 | 25-B | 25-BH1 | 25 BH2 | 25 BP | 25 BPH1 | 25 BPH2 | 25 G | 25 GH1 | 25 GH2 | 25 GP | 25 GPH1 | 25 GPH2 | 25 H1 | 25 H2 | 25 R | 25 RH1 | 25 RH2 | 25-RP | 25 RPH1 | 25 RPH2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |

**ตารางที่ 6.6** ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 25 เมตร (ต่อ)

| 25 | 25-B | 25-BH1 | 25 BH2 | 25 BP | 25 BPH1 | 25 BPH2 | 25 G | 25 GH1 | 25 GH2 | 25 GP | 25 GPH1 | 25 GPH2 | 25 H1 | 25 H2 | 25 R | 25 RH1 | 25 RH2 | 25-RP | 25 RPH1 | 25 RPH2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |

**ตารางที่ 6.7** ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 50 เมตร

25 : ที่ระยะทาง 25 เมตร , B : พื้นสีน้ำเงิน , G : พื้นสีเขียว , R : พื้นสีแดง , H1 : สายตาเลือนรางระดับ 1 H2 : สายตาเลือนรางระดับ 2 , P : รูปนี้ไม่ใช่ทางม้าลาย

| 50 | 50 B | 50 BH1 | 50 BH2 | 50 BP | 50 BPH1 | 50 BPH2 | 50 G | 50 GH1 | 50 GH2 | 50 GP | 50 GPH1 | 50 GPH2 | 50 H1 | 50 H2 | 50 R | 50 RH1 | 50 RH2 | 50 RP | 50 RPH1 | 50 RPH2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |

**ตารางที่ 6.8** ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 50 เมตร (ต่อ)

| 50 | 50 B | 50 BH1 | 50 BH2 | 50 BP | 50 BPH1 | 50 BPH2 | 50 G | 50 GH1 | 50 GH2 | 50 GP | 50 GPH1 | 50 GPH2 | 50 H1 | 50 H2 | 50 R | 50 RH1 | 50 RH2 | 50 RP | 50 RPH1 | 50 RPH2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |

**ตารางที่ 6.9** ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 50 เมตร (ต่อ)

| 50 | 50 B | 50 BH1 | 50 BH2 | 50 BP | 50 BPH1 | 50 BPH2 | 50 G | 50 GH1 | 50 GH2 | 50 GP | 50 GPH1 | 50 GPH2 | 50 H1 | 50 H2 | 50 R | 50 RH1 | 50 RH2 | 50 RP | 50 RPH1 | 50 RPH2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |

**ตารางที่ 6.10** ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 75 เมตร

25 : ที่ระยะทาง 25 เมตร , B : พื้นสีน้ำเงิน , G : พื้นสีเขียว , R : พื้นสีแดง , H1 : สายตาเลือนรางระดับ 1 H2 : สายตาเลือนรางระดับ 2 , P : รูปนี้ไม่ใช่ทางม้าลาย

| 75 | 75 B | 75 BH1 | 75 BH2 | 75 BP | 75 BPH1 | 75 BPH2 | 75 G | 75 GH1 | 75 GH2 | 75 GP | 75 GPH1 | 75 GPH2 | 75 H1 | 75 H2 | 75 R | 75 RH1 | 75- RH2 | 75 RP | 75 RPH1 | 75- RPH2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |

**ตารางที่ 6.11** ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 75 เมตร (ต่อ)

| 75 | 75 B | 75 BH1 | 75 BH2 | 75 BP | 75 BPH1 | 75 BPH2 | 75 G | 75 GH1 | 75 GH2 | 75 GP | 75 GPH1 | 75 GPH2 | 75 H1 | 75 H2 | 75 R | 75 RH1 | 75- RH2 | 75 RP | 75 RPH1 | 75- RPH2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |

**ตารางที่ 6.12** ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 75 เมตร (ต่อ)

| 75 | 75 B | 75 BH1 | 75 BH2 | 75 BP | 75 BPH1 | 75 BPH2 | 75 G | 75 GH1 | 75 GH2 | 75 GP | 75 GPH1 | 75 GPH2 | 75 H1 | 75 H2 | 75 R | 75 RH1 | 75- RH2 | 75 RP | 75 RPH1 | 75- RPH2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |

**ตารางที่ 6.13** ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 100 เมตร

25 : ที่ระยะทาง 25 เมตร , B : พื้นสีน้ำเงิน , G : พื้นสีเขียว , R : พื้นสีแดง , H1 : สายตาเลือนรางระดับ 1 H2 : สายตาเลือนรางระดับ 2 , P : รูปนี้ไม่ใช่ทางม้าลาย

| 100 | 100 B | 100 BH1 | 100 BH2 | 100 BP | 100 BPH1 | 100 BPH2 | 100 G | 100 GH1 | 100 GH2 | 100 GP | 100 GPH1 | 100 GPH2 | 100 H1 | 100 H2 | 100 R | 100 RH1 | 100 RH2 | 100 RP | 100 RPH1 | 100 RPH1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |

**ตารางที่ 6.14** ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 100 เมตร (ต่อ)

| 100 | 100 B | 100 BH1 | 100 BH2 | 100 BP | 100 BPH1 | 100 BPH2 | 100 G | 100 GH1 | 100 GH2 | 100 GP | 100 GPH1 | 100 GPH2 | 100 H1 | 100 H2 | 100 R | 100 RH1 | 100 RH2 | 100 RP | 100 RPH1 | 100 RPH1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |

**ตารางที่ 6.15** ตารางแสดงการตอบคำถามของทางม้าลายที่ระยะ 100 เมตร (ต่อ)

| 100 | 100 B | 100 BH1 | 100 BH2 | 100 BP | 100 BPH1 | 100 BPH2 | 100 G | 100 GH1 | 100 GH2 | 100 GP | 100 GPH1 | 100 GPH2 | 100 H1 | 100 H2 | 100 R | 100 RH1 | 100 RH2 | 100 RP | 100 RPH1 | 100 RPH1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช่ |
| ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ใช่ | ไม่ใช้ | ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |
| ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ | ไม่ใช้ | ไม่ใช่ |