

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 11
ມາດຕະຖານ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດສຳລັບ
ການອອກແບບ ແລະ ກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງ ແລະ ຂົວທາງ

ອີງຕາມສັນຍາ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ສະຫະພາບ ມຽນມາ, ລາຊະອານາຈັກ ໄທ ແລະ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ເພື່ອການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນ ຂ້າມແດນ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ");

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ສະຫະພາບ ມຽນມາ, ລາຊະອານາຈັກ ໄທ ແລະ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: "ລັດພາຄີ");

ອີງຕາມສັນຍາ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ໄທ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ເພື່ອ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນຂ້າມແດນ ຊຶ່ງໄດ້ລົງນາມຄັ້ງທຳອິດໃນວັນທີ 26 ພະຈິກ 1999 ທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ມີການດັດແກ້ເພີ່ມເຕີມໃນວັນທີ 29 ພະຈິກ 2001 ທີ່ນະຄອນຫຼວງຍາງກຸງ, ເຊິ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ ໄດ້ຖືກຮັບເຂົ້າເປັນພາຄີ ໃນວັນທີ 29 ພະຈິກ 2001 ທີ່ນະຄອນຫຼວງຍາງກຸງ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ ໄດ້ຖືກຮັບເຂົ້າເປັນພາຄີ ໃນວັນທີ 03 ພະຈິກ 2002 ທີ່ພະນົມເປນ ແລະ ສະຫະພາບ ມຽນມາ ໄດ້ຖືກຮັບເຂົ້າເປັນພາຄີ ໃນວັນທີ 19 ກັນຍາ 2003 ທີ່ເມືອງຕາລີ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: "ສັນຍາ");

ອີງຕາມມາດຕາ 03 (ຂ) ແລະ (ບ) ຂອງສັນຍາ ຊຶ່ງມີຜົນຕໍ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາ ຕ້ອງກຳນົດລາຍລະອຽດທາງດ້ານເຕັກນິກ ຫຼື ເວລາ ແລະ/ຫຼື ສະຖານທີ່ສະເພາະ ແລະ ໃຫ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາຖືເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງສັນຍາ ແລະ ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ເທົ່າທຽມກັນ;

ອີງຕາມມາດຕາ 36 ຂອງສັນຍາທີ່ມີການດັດແກ້, ການລົງນາມ ແລະ ການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຮັບຮອງ ແລະ ການມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ຂອງສັນຍາ ອາດຈຳແນກອອກຈາກເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາ;

ອີງຕາມກອງປະຊຸມລັດຖະມົນຕີເສດຖະກິດໃນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ 6 ປະເທດ ຄັ້ງທີ 9 ທີ່ມະນີລາ ໃນເດືອນ ມັງກອນ 2000, ກອງປະຊຸມການຂົນສົ່ງພາຍໃຕ້ການຮ່ວມມືໃນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ ຄັ້ງ 7 ທີ່ ໂຮຈິມິນ ໃນເດືອນ ສິງຫາ 2002 ແລະ ກອງປະຊຸມລັດຖະມົນຕີເສດຖະກິດໃນອະນຸພາກພື້ນ ລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ 6 ປະເທດ

ຄັ້ງທີ 11 ທີ່ ພະນົມເປນ ໃນເດືອນ ກັນຍາ 2002 ຊຶ່ງລັດຖະບານຂອງລັດພາຄີ ໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີຕໍ່ແຜນງານການສ້າງສັນ ຍາ ແລະ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາຄັດຕິດສັນຍາສະບັບນີ້ໃຫ້ສໍາເລັດໃນປີ 2005; ແລະ

ອີງຕາມມາດຕາ 25 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ຊຶ່ງກໍານົດໃຫ້ມີເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ເພື່ອການິດລາຍ ລະອຽດ ທາງດ້ານເຕັກນິກ.

ໄດ້ມີການຕົກລົງ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ມາດຕາ 01: ມາດຕະຖານເສັ້ນທາງທົ່ວໄປ.

ມາດຕະຖານເສັ້ນທາງທົ່ວໄປ, ສໍາລັບການອອກແບບ ແລະ ກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງ ແມ່ນສະແດງໃນຕາຕະ ລາງທີ 1.

ຕາຕະລາງທີ 1: ມາດຕະຖານເສັ້ນທາງທົ່ວໄປ.

ປະເພດຊັ້ນທາງ		ຊັ້ນພິເສດ (4 ຊ່ອງຈະລາຈອນ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ) (ມີການຄວບຄຸມທາງເຂົ້າ-ອອກ)			ຊັ້ນ 1 (4 ຊ່ອງຈະລາຈອນ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ)		
		L	R	M	L	R	M
ລັກສະນະພູມິສາດ							
ຄວາມໄວອອກແບບ (ກມ/ຊມ)		100-120	80-100	60-80	80-110	60-80	50-70
ຄວາມກວ້າງ (ມ)	ເຂດທາງ	(50-70) ((40-60))			(50-70) ((40-60))		
	ຊ່ອງທາງ ຈາລະຈອນ	3.75		3.50-3.75	3.50-3.75		
	ບ່າທາງ	1.50.3.00		2.50	1.50-3.00		1.50-2.50
ລັດສະໝີໂຄ້ງຕາມເສັ້ນ ນອນຕໍ່າສຸດ (ມ)		390	230	120	220	120	80
ປະເພດຜິວທາງ		ແອສຟາຕ (Asphalt)/ຊີມັງຄອນກຼິດ			ແອສຟາຕ (Asphalt)/ຊີມັງຄອນກຼິດ		
ລະດັບຍົກໂຄ້ງສູງສຸດ (%)		(7) ((6-7))			(8) ((6-8))		
ຄວາມລາດຊັ້ນສູງສຸດ (%)		4	5	6	5	6	7
ໄລຍະຊ່ອງລອດໃນແນວດິ່ງ ຕໍ່າສຸດ (ມ)		4.50 [5.00]			4.50 [5.00]		
ນໍ້າໜັກບັນທຸກອອກແບບ (ນ້ອຍທີ່ສຸດ)		HS20-44			HS20-44		

ປະເພດຊັ້ນທາງ		ຊັ້ນ 2 (2 ຊ່ອງຈະລາຈອນ)			ຊັ້ນ 3 (2 ຊ່ອງຈະລາຈອນ)		
ລັກສະນະພູມິສາດ		L	R	M	L	R	M
ຄວາມໄວອອກແບບ (ກມ/ຊມ)		80-100	60-80	40-60	60-80	50-70	30-60
ຄວາມກວ້າງ (ມ)	ເຂດທາງ	(40-60) ((30-40))			30-40		
	ຊ່ອງຈະລາຈອນ	3.50-3.75			3.00-[3.25]		
	ບ່າທາງ	1.50.2.50		1.50-2.00	1.50 [2]		1.0-1.5 [1.5]
ລັດສະໝີໂຄ້ງຕາມເສັ້ນ ນອນຕໍ່ າສຸດ (ມ)		200	110	50	110	75	50
ປະເພດຜິວທາງ		ແອສຟາຕ (Asphalt)/ຊີມັງຄອນກູດ			ແອສຟາຕ (Asphalt)/ຊີມັງຄອນກູດ		
ລະດັບຍົກໂຄ້ງສູງສຸດ (%)		(10) ((6))			(10) ((6))		
ຄວາມລາດຊັນສູງສຸດ (%)		6	7	8	6	7	8
ໄລຍະຊ່ອງລອດໃນແນວດິ່ງຕາອໍ່ ສຸດ (ມ)		4.50			4.50		
ນໍ້າໜັກບັນທຸກອອກແບບ (ນ້ອຍ ທີ່ສຸດ)					HS20-44		

ໝາຍເຫດ:

1. ຄວາມໝາຍຂອງສັນຍາລັກ:

L = ພື້ນທີ່ລາບພຽງ

M = ພື້ນທີ່ພູເຂົາ

R = ພື້ນທີ່ເນີນ

2. () = ນອກເມືອງ

(()) = ໃນເມືອງ

3. [] = ຄ່າທີ່ແນະນຳໃຫ້ໃຊ້

4. ຄວາມກວ້າງເຂດທາງ, ຄວາມກວ້າງຊ່ອງຈະລາຈອນ, ຄວາມກວ້າງບ່າທາງ ແລະ ອັດຕາການ ຍົກໂຄ້ງສູງ ສຸດໃນກໍລະນີທີ່ຕ້ອງຜ່ານພື້ນທີ່ເຂດເມືອງ ຫຼື ເມືອງຫຼວງ, ລັດພາຄີ ສາມາດໃຊ້ມາດຕະຖານອອກ ແບບຂອງຕົນໄດ້ໃນ ກໍລະນີຈໍາເປັນ.

5. ລັດພາຄີ ສາມາດປ່ຽນແປງນໍ້າໜັກບັນທຸກອອກແບບເພື່ອສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານຂອງຕົນ ໄດ້.

ມາດຕາ 02: ການແບ່ງປະເພດຊັ້ນທາງ.

ກ. ປະເພດຊັ້ນທາງສໍາລັບເສັ້ນທາງການເດີນທາງທີ່ລະບຸໄວ້ໃນອະນຸສັນຍາທີ 01 ຈາແນກໄດ້ຕາມ ຕາຕະລາງທີ 2.

ຕາຕະລາງທີ 2: ປະເພດຊັ້ນທາງ.
(ອີງຕາມມາດຕະຖານເສັ້ນທາງເອເຊຍ ໂດຍ UNESCAP ປີ 1995)

ປະເພດຊັ້ນທາງ	ລັກສະນະຂອງຊັ້ນທາງ	ຊະນິດຂອງຜິວໜ້າທາງ
ຊັ້ນພິເສດ	ເສັ້ນທາງພິເສດລະຫວ່າງເມືອງ ທີ່ຄວບຄຸມທາງເຂົ້າ-ອອກ	ແອສຟາດ (Asphalt) ຫຼື ຊີມັງຄອນ ກູ້ດ
ຊັ້ນ 1	4 ຊ່ອງຈະລາຈອນ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ	ແອສຟາດ (Asphalt) ຫຼື ຊີມັງຄອນ ກູ້ດ
ຊັ້ນ 2	2 ຊ່ອງຈະລາຈອນ	ແອສຟາດ (Asphalt) ຫຼື ຊີມັງຄອນ ກູ້ດ
ຊັ້ນ 3	2 ຊ່ອງຈະລາຈອນ (ແຄບ)	ລາດຢາງ 2 ຊັ້ນ

ຂ. ຊັ້ນທາງປະເພດ "ຊັ້ນພິເສດ" ຄືທາງພິເສດລະຫວ່າງເມືອງທີ່ມີການຄວບຄຸມທາງເຂົ້າ ແລະ ອອກ ໂດຍເນັ້ນ ການໃຫ້ບໍລິການສໍາລັບພາຫະນະໂດຍສະເພາະ. ການເຂົ້າອອກທາງພິເສດລະຫວ່າງເມືອງ ຈະຕ້ອງ ເຂົ້າອອກທີ່ທາງແຍກ ຕ່າງລະດັບເທົ່ານັ້ນ ແລະ ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ລົດຈັກ, ລົດຖີບ ແລະ ຄົນຍາງໃຊ້ ເສັ້ນທາງພິເສດນີ້. ຍົກເວັ້ນການອະນຸຍາດ ຕາມກົດໝາຍ ຫຼື ລະບຽບການຂອງທ້ອງຖິ່ນນັ້ນໆ. ທັງນີ້ເພື່ອໃຫ້ ເກີດຄວາມປອດໄພ ແລະ ສາມາດໃຫ້ບໍລິການ ເດີນທາງດ້ວຍຄວາມໄວສູງ. ບໍ່ໃຫ້ອອກແບບທາງແຍກເປັນ ລະດັບພື້ນລາບພຽງ, ຕະຫຼອດເສັ້ນທາງໃຫ້ໃຊ້ເກາະ/ເສັ້ນ ກາງເພື່ອແບ່ງແຍກທິດທາງການຈະລາຈອນ. ນອກ ຈາກນີ້, ມາດຕະຖານຊັ້ນທາງນີ້ໄດ້ລວມໄວ້ໃນການແບ່ງປະເພດຊັ້ນ

ທາງ ເນື່ອງຈາກໄດ້ມີການພັດທະນາເສັ້ນ ທາງພິເສດລະຫວ່າງເມືອງໃນກຸ່ມປະເທດອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງຢູ່ໃນ ປະຈຸບັນ.

ຄ. ຊັ້ນທາງປະເພດ "ຊັ້ນ 3" ຄືຊັ້ນທາງທີ່ມີຂໍ້ກຳນົດດ້ານຄ່າກໍ່ສ້າງ ແລະ/ຫຼື ເຂດທາງ ໂດຍຊະນິດ ຂອງຜິວໜ້າ ທາງຄວນປັບປຸງເປັນຜິວແອສຟາຕ (Asphalt) ຫຼື ຊີມັງຄອນກູດຢ່າງໄວ້ຫຼືສຸດໃນອະນາຄົດ ໂດຍ ທີ່ປະເພດທາງຊັ້ນ 3 ເປັນມາດຕະຖານເສັ້ນທາງຕໍ່າສຸດທີ່ແນະນຳ ຈຶ່ງຄວນປັບປຸງເສັ້ນທາງໃດທີ່ຕໍ່າກວ່າມາດ ຕະຖານທາງຊັ້ນ 3 ໃຫ້ຢູ່ໃນເກນ ມາດຕະຖານທາງຊັ້ນ 3 ນາອີກ.

ງ. ການກຳນົດປະເພດຂອງຊັ້ນທາງພິຈາລະນາຈາກຄ່າປະລິມານຈະລາຈອນທີ່ຄາດການໄດ້ໃນ 20 ປີຕໍ່ໜ້າ ຫຼັງ ຈາກໄດ້ມີການກໍ່ສ້າງທາງ ຫຼື ປັບປຸງສຳເລັດແລ້ວ ຊຶ່ງຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າປະລິມານການຈະລາຈອນ ຄາດການສະເລ່ຍຕໍ່ວັນ (Project Daily Traffic - PDT) ໂດຍມີລາຍລະອຽດດັ່ງລຸ່ມນີ້.

ຈ. ໃນທາງສາກົນແລ້ວປັດໄຈທີ່ມີຜົນຕໍ່ການອອກແບບເສັ້ນທາງຫຼາຍທີ່ສຸດຄື ລົດບັນທຸກໜັກ ແລະ ລົດທີ່ໃຊ້ ຄວາມໄວຕໍ່າ. ດັ່ງນັ້ນ, ໃນລະບົບຈຳແນກປະເພດຊັ້ນທາງ ຈຶ່ງໄດ້ສະເໜີໃຫ້ໃຊ້ຄ່າທຽບເທົ່າລົດສ່ວນ ບຸກຄົນ (Passenger Car Unit - PCU) ຊຶ່ງເປັນຄ່າທີ່ໃຊ້ກັນຢ່າງແພ່ຫຼາຍໃນການອອກແບບເສັ້ນທາງໃນ ບັນດາປະເທດ ເອເຊຍ.

ສ. ຫາກມີການຈັດຊ່ອງຈະລາຈອນພິເສດສະເພາະສຳລັບລົດຂະໜາດນ້ອຍ ກໍ່ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງນຳປະ ລິມານ ການຈະລາຈອນຂອງລົດຂະໜາດນ້ອຍມາຄິດໄລ່. ຄ່າສຳປະສິດການໝູນວຽນຂອງການຈະລາຈອນ ຂອງລົດບັນທຸກ ໜັກກໍ່ສາມາດເພີ່ມຂຶ້ນໄດ້ຖ້າມີການຈັດຊ່ອງຈະລາຈອນພິເສດເທິງເສັ້ນທາງພູເຂົາ.

ຊ. ການກຳນົດປະລິມານຊັ້ນທາງຂອງເສັ້ນທາງໂດຍການໃຊ້ຄ່າ "PCU" (ຫຼື "ຄັນ") ເປັນດັດສະນີ ທີ່ແທນຄ່າ ປະລິມານການຈະລາຈອນ ໂດຍມີລາຍລະອຽດດັ່ງນີ້:

1. ການຫາ "ຄ່າ PDT" ຫຼື ຄ່າປະລິມານການຈະລາຈອນສະເລ່ຍຕໍ່ວັນ (ຄັນ/ວັນ) ໂດຍການໃຊ້ຄ່າ ປະລິມານ ການຈະລາຈອນທີ່ຖືກກຳນົດຈາກຊະນິດຂອງພາຫະນະ (ຈຳນວນຂອງພາຫະນະ/ວັນ) ແລະ ຄ່າສຳ ປະສິດໃນການ ໝູນວຽນຂອງພາຫະນະ.

2. ການຫາ "ຄ່າ K" ຊຶ່ງເປັນອັດຕາສ່ວນຂອງປະລິມານຈະລາຈອນລາຍຊົ່ວໂມງສູງສຸດລຳດັບທີ 30 ຕະຫຼອດ 1 ປີ (ຄັນ/ຊົ່ວໂມງ) ຕໍ່ປະລິມານການຈະລາຈອນສະເລ່ຍຕໍ່ວັນ (ຄັນ/ວັນ). ຂໍ້ມູນປະລິມານຈະລາ ຈອນໃນສ່ວນຂອງ ເສັ້ນທາງທີ່ມີລັກສະນະຄືກັນກັບເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້ນັ້ນສາມາດນຳມາໃຊ້ໄດ້ໂດຍປົກກະຕິຄ່າ K ຈະມີຄ່າ ປະມານ 0.10.

3. ການຫາ "ຄ່າ D" ຊຶ່ງເປັນອັດຕາສ່ວນຂອງປະລິມານຈະລາຈອນໃນທິດທາງທີ່ມີການຈະລາຈອນ ທີ່ໜ້າແໜ້ນໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນທີ່ສູງສຸດລໍາດັບທີ 30 ຕໍ່ປະລິມານຈະລາຈອນທັງສອງທິດທາງໃນຊົ່ວໂມງ ເລັ່ງດ່ວນທີ່ສູງສຸດລໍາດັບທີ 30 ໂດຍປົກກະຕິ D ຈະມີຄ່າລະຫວ່າງ 0.55-0.60. ເຖິງວ່າຄ່າ D ສາມາດມີຄ່າ ສູງເຖິງ 0.80 ກໍ່ໄດ້.

4. ການຄິດໄລ່ "ຄ່າ PPHT" ຫຼື ຄ່າປະລິມານຈະລາຈອນສູງສຸດໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນໃນການວາງ ແຜນ ໂດຍໃຊ້ສູດໃນການຫາ PPHT=PDT x K x D ໂດຍ PPHT ແທນຄ່າປະລິມານຈະລາຈອນປະຈໍາ ຊົ່ວໂມງສູງສຸດ ຊົ່ວໂມງທີ 30 (ຄັນ/ຊົ່ວໂມງ).

5. ນໍາຄ່າ PPHT (ຄັນ/ຊົ່ວໂມງ) ຫານດ້ວຍ 1,800 (ຄັນ/ຊົ່ວໂມງ) ຊຶ່ງເປັນຄ່າມາດຕະຖານທົ່ວໄປ ຂອງການຮອງຮັບປະລິມານການຈະລາຈອນຕໍ່ 1 ຊ່ອງຈະລາຈອນ ແລະ ຈະຕ້ອງປັບຄ່າທີ່ຄິດໄລ່ໄດ້ນັ້ນຂຶ້ນ ເປັນຈໍານວນເຕັມ ເພື່ອຫາຈໍານວນຊ່ອງຈະລາຈອນໃນໜຶ່ງທິດທາງ, ການນໍາຄ່າ 2 ມາຄູນຈະເຮັດໃຫ້ຮູ້ເຖິງ ຈໍານວນຊ່ອງຈະລາຈອນລວມທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການ (2 ທິດທາງ).

6. ຈໍາແນກປະເພດຊັ້ນທາງຈາກຈໍານວນຊ່ອງຈະລາຈອນທີ່ຄິດໄລ່ໄດ້ໃນຂັ້ນຕອນທີ 5 ໂດຍສາມາດ ການິດເປັນປະເພດຊັ້ນທາງພິເສດໄດ້ ເມື່ອມີການພັດທະນາເສັ້ນທາງພິເສດລະຫວ່າງເມືອງທີ່ມີການຄວບ ຄຸມທາງເຂົ້າ ແລະ ທາງອອກ.

ມາດຕາ 03: ການຈໍາແນກສະພາບພູມິສາດ.

ການຈໍາແນກສະພາບພູມິສາດ ແມ່ນພິຈາລະນາໄດ້ຈາກຄວາມລາດຊັ້ນດ້ານຕັດຂວາງຂອງເສັ້ນ ທາງ ຊຶ່ງສະແດງໄວ້ໃນຕາຕະລາງທີ 3 ດັ່ງນີ້:

ຕາຕະລາງທີ 3: ການຈໍາແນກສະພາບພູມິສາດ.

ສະພາບພູມິສາດ	ຄວາມລາດຊັ້ນ
ທາງພຽງ	0 ເຖິງ 9.9%
ທາງເນີນ	10 ເຖິງ 24.9%
ທາງພູເຂົາ	25% ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ

ມາດຕາ 04: ຄວາມໄວທີ່ໃຊ້ອອກແບບ.

ການພົວພັນລະຫວ່າງຄວາມໄວທີ່ໃຊ້ອອກແບບ, ປະເພດຂອງຊັ້ນເສັ້ນທາງ ແລະ ສະພາບພູມິ ສາດ ທີ່ໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງທີ 1 ຂອງມາດຕາ 01 ໂດຍຄວາມໄວທີ່ໃຊ້ອອກແບບທີ 120 ກມ/ຊມ ຈະ ໃຊ້ສາລັບເສັ້ນທາງຊັ້ນ

ພິເສດ (ເສັ້ນທາງພິເສດລະຫວ່າງເມືອງທີ່ມີການຄວບຄຸມທາງເຂົ້າ-ອອກ) ຊຶ່ງມີເສັ້ນ ແບ່ງທິດທາງຈະລາຈອນ ແລະ ທາງແຍກຕ່າງລະດັບສໍາລັບຄວາມໄວທີ່ໃຊ້ອອກແບບໃນເຂດເມືອງຈະໃຊ້ຄ່າ ດັ່ງ ນີ້:

ປະເພດທາງຊັ້ນພິເສດ	80-100ກມ/ຊມ.	
ປະເພດທາງຊັ້ນ 1	60-80	ກມ/ຊມ.
ປະເພດທາງຊັ້ນ 2	50-60	ກມ/ຊມ.
ປະເພດທາງຊັ້ນ 3	30-50	ກມ/ຊມ.

ມາດຕາ 05: ຮູບຕັດທາງຂວາງ.

ກ. ຕົວແປຂະໜາດຕ່າງໆເຊັ່ນ: ຄວາມກວ້າງຂອງເຂດທາງ, ຄວາມກວ້າງຂອງຊ່ອງຈະລາຈອນ ແລະ ຄວາມກວ້າງບ່າທາງ ໄດ້ສະແດງໄວ້ໃນຕາຕະລາງທີ 1 ຈາແນກຕາມແຕ່ລະປະເພດຊັ້ນທາງ.

ຂ. ອົງປະກອບຂອງຮູບຕັດທາງໄດ້ກຳນົດໃຫ້ທາງຄົນຍາງຂ້າມ, ລົດຈັກ ແລະ ລົດສໍາລັບການລາກ ຈູງດ້ວຍ ສັດລ້ຽງ ຊຶ່ງເປັນປະລິມານຈະລາຈອນທ້ອງຖິ່ນ ຈະຕ້ອງແຍກອອກຈາກຊ່ອງຈະລາຈອນຫຼັກໂດຍຖື ເປັນຂໍ້ກຳນົດ ຊຶ່ງ ສິ່ງທີ່ກ່າວມານີ້ສາມາດໃຊ້ຊ່ອງທາງຄູ່ຂະໜານ ຫຼື ທາງຍາງ ເພື່ອທີ່ຈະຮັກສາອັດຕາການ ໝູນວຽນຕໍ່ເນື່ອງຂອງປະລິມານ ຈະລາຈອນໃນຊ່ອງຈະລາຈອນຫຼັກ.

ມາດຕາ 06: ການອອກແບບແນວທາງລາບພຽງ.

ກ. ການອອກແບບແນວທາງລາບພຽງ ຕ້ອງມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບສະພາບພູມິສາດ, ຄວາມປອດ ໄພ ແລະ ສາມາດຂັບຂີ່ໄດ້ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງໂດຍໃຊ້ຄວາມໄວທີ່ອອກແບບ. ໄລຍະເບິ່ງເຫັນຕ້ອງມີຄ່າບໍ່ຕໍ່ກວ່າໄລ ຍະຢຸດໂດຍປອດໄພ ທີ່ຕໍ່າທີ່ສຸດສໍາລັບຄວາມໄວທີ່ໃຊ້ອອກແບບນັ້ນ.

ຂ. ການອອກແບບໂຄ້ງລາບພຽງ ສາມາດໃຊ້ຄວາມສໍາພັນລະຫວ່າງຄວາມໄວທີ່ໃຊ້ອອກແບບ, ຄວາມໂຄ້ງ ຂອງເສັ້ນທາງ, ອັດຕາການຍົກຂອບຂອງເສັ້ນທາງ ແລະ ຄ່າຄວາມທົນທານ. ລັດສະໜີຄວາມໂຄ້ງສາມາດຄິດໄລ່ໄດ້ ຈາກສູດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

$$R = \frac{v^2}{127.5(e + f)}$$

ເມື່ອ v = ຄວາມໄວທີ່ໃຊ້ອອກແບບ (ກມ/ຊມ).

e = ອັດຕາການຍົກຂອງຂອບທາງ.

f = ສໍາປະສິດຄວາມທົນທານ.

R = ລັດສະໝີຄວາມໂຄ້ງ (μ).

ຄ່າສໍາປະສິດຄວາມທົນທານສະແດງໄວ້ໃນຕາຕະລາງທີ 4

ຕາຕະລາງທີ 4: ຄ່າສໍາປະສິດຄວາມທົນທານ

ຄວາມໄວທີ່ໃຊ້ອອກ ແບບ (ກມ/ຊມ)	40	50	60	70	80	90	100	110	120
ຄ່າສໍາປະສິດຂອງ ຄວາມທົນທານ	0.16	0.16	0.15	0.15	0.14	0.13	0.13	0.12	0.11

ຄ. ສໍາລັບຄວາມໄວທີ່ໃຊ້ອອກແບບຄ່າໜຶ່ງ ສາມາດທີ່ຈະຄິດໄລ່ລັດສະໝີຄວາມໂຄ້ງຕໍ່າສຸດໄດ້ຈາກສູດໃນ
ມາດຕາ (ຂ) ໂດຍການໃຊ້ຄ່າອັດຕາການຍົກລະດັບໂຄ້ງສູງສຸດທີ່ໄດ້ແນະນໍາໄວ້ ແລະ ຄ່າສໍາປະສິດຂອງຄວາມທົນທານ
ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕາມຕາຕະລາງທີ 4 ຄ່າລັດສະໝີຄວາມໂຄ້ງຕໍ່າສຸດຄວນໃຊ້ເມື່ອຈໍາເປັນເທົ່ານັ້ນ. ນອກຈາກນີ້, ຄວນມີ
ໄລຍະການປັບເຂົ້າໂຄ້ງ ຊຶ່ງແນະນໍາສໍາລັບໂຄ້ງຍາວກວ່າສໍາລັບລັດສະໝີຄວາມໂຄ້ງທີ່ມີຄ່າຫຼາຍກວ່າລັດສະໝີຄວາມ
ໂຄ້ງຕໍ່າສຸດໃຫ້ພິຈາລະນາເປັນຄ່າລັດສະໝີໂຄ້ງທີ່ອອກແບບປົກກະຕິ.

ງ. ການຂະຫຍາຍຄວາມກວ້າງຂອງເສັ້ນທາງເພີ່ມຂຶ້ນ ຄວນພິຈາລະນາຈາກຄວາມໄວທີ່ໃຊ້ອອກ ແບບຄວາມ
ກວ້າງ, ຊ່ອງຈະລາຈອນ, ລັດສະໝີຄວາມໂຄ້ງ ແລະ ຂະໜາດຂອງລົດບັນທຸກມາດຕະຖານ.

ຈ. ຄ່າແນະນໍາລັດສະໝີໂຄ້ງຕາມເສັ້ນນອນຕໍ່າສຸດໃນບໍລິເວນຍ່ານຊຸມຊົນ ຫຼື ໃນເຂດເມືອງມີດັ່ງນີ້:

ປະເພດທາງຊັ້ນພິເສດ	230	ແມັດ.
ປະເພດທາງຊັ້ນ 1	120	ແມັດ.
ປະເພດທາງຊັ້ນ 2	75	ແມັດ.
ປະເພດທາງຊັ້ນ 3	50	ແມັດ.

ມາດຕາ 07: ການອອກແບບໃນທາງດັ່ງ.

ກ. ແນວທາງດັ່ງຂອງເສັ້ນທາງຄວນຈະອອກແບບໃຫ້ມີຄວາມລາບລຽບ ແລະ ຕໍ່ເນື່ອງເທົ່າທີ່ເປັນໄປໄດ້ໂດຍ
ຈະຕ້ອງຄໍານຶງເຖິງຄວາມປະຍັດ ໂດຍພະຍາຍາມກໍານົດຄ່າລະດັບກໍ່ສ້າງໃຫ້ມີປະລິມານຂອງດິນຕັດ ແລະ ດິນຖິມໃນ

ປະລິມານໃກ້ຄຽງກັນ ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງລັກສະນະເສັ້ນທາງເປັນລູກຄືນ. ການກຳນົດຄ່າຄວາມລາດຊັນໃນແນວດັ່ງສູງສຸດ ຜູ້ອອກແບບຄວນຄຳນຶງວ່າເມື່ອໄດ້ດຳເນີນການກໍ່ສ້າງຕາມຄ່າຄວາມລາດຊັນໃນແນວດັ່ງທີ່ອອກແບບໄປແລ້ວ ຫາກຈະພັດທະນາເສັ້ນທາງໃຫ້ມີຄວາມລາດຊັນຕໍ່າລົງກວ່ານີ້ກໍ່ຈະເກີດຄວາມສູນເສຍຂອງການລົງທຶນເລີ່ມຕົ້ນທັງໝົດ. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງຄວນໃຊ້ຄ່າຄວາມລາດຊັນໃນແນວດັ່ງສູງສຸດທີ່ໄດ້ສະແດງໄວ້ໃນຕາຕະລາງທີ 1 ຂອງມາດຕາ 01 ໂດຍຄ່າຄວາມຍາວໂຄ້ງຕໍ່າສຸດຂຶ້ນຢູ່ກັບຜົນຕ່າງທາງພຶດຊະຄະນິດຂອງຄ່າຄວາມລາດຊັນ, ຄວາມໄວອອກແບບ ແລະ ໄລຍະການຢຸດລົດປອດໄພທີ່ຕໍ່າທີ່ສຸດ.

ຂ. ໄລຍະລາດຊັນວິກິດສຳລັບການເພີ່ມຊ່ອງຈະລາຈອນພິເສດ ໃນການຂຶ້ນພູເຂົາຂອງລົດບັນທຸກໜັກແບບເທິງເສັ້ນທາງຊັ້ນພິເສດ ແລະ ເສັ້ນທາງຊັ້ນ 1 ໄດ້ແນະນຳໄວ້ໃນຕາຕະລາງທີ 5. ຄວນເພີ່ມຈະລາ ຈອນພິເສດສຳລັບການຂຶ້ນພູເຂົາໃຫ້ລົດບັນທຸກໜັກໃນກໍລະນີທີ່ຄວາມຍາວຂອງທາງລາດຊັນມີຄ່າຫຼາຍ ກວ່າທີ່ສະແດງໃນຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມນີ້:

ຕາຕະລາງທີ 4: ໄລຍະລາດຊັນວິກິດສຳລັບຊ່ອງຈະລາຈອນໃນການຂຶ້ນພູເຂົາ.

ສະພາບພູມິສາດ	ທາງຊັ້ນພິເສດ	ທາງຊັ້ນ 1	ໝາຍເຫດ
ທາງລາບພຽງ	3%-800 ແມັດ	3%-900 ແມັດ	ປະເທດສະມາຊິກສາມາດປະຍຸກໃຊ້ມາດຕະຖານຂອງຕົນໄດ້ເຊັ່ນ: ການປ່ຽນຄ່າໃນຕາຕະລາງບິນພື້ນຖານຂອງປະລິມານຈະລາຈອນ.
	3%-800 ແມັດ	3%-900 ແມັດ	
ທາງເນີນ	4%-700 ແມັດ	4%-800 ແມັດ	
	5%-500 ແມັດ	5%-600 ແມັດ	
ທາງພູເຂົາ	5%-600 ແມັດ	5%-700 ແມັດ	
	6%-400 ແມັດ	7%-400 ແມັດ	

ມາດຕາ 08: ໂຄງສ້າງຊັ້ນທາງ.

ກ. ຊ່ອງທາງຈະລາຈອນຄວນຈະເປັນຜິວທາງປະເພດແອສຟາຕ (Asphalt) ຫຼື ຊີມັງຄອນກຼົດ ຍົກເວັ້ນໃນກໍລະນີທີ່ມີປະລິມານຈະລາຈອນທີ່ຕໍ່າຫຼາຍຜິວທາງອາດເປັນແບບລາດຢາງສອງຊັ້ນ. ໃນກໍລະນີຂອງບ່າທາງຄວນຈະມີການປູດ້ວຍແອສຟາຕ (Asphalt) ຫຼື ຊີມັງຄອນກຼົດ ຫຼື ປູດ້ວຍວັດສະດຸພື້ນຜິວລາດຢາງ.

ຂ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ໃນການອອກແບບໂຄງສ້າງຊັ້ນທາງຄວນຄຳນຶງເຖິງຄ່າດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

1. ນໍ້າໜັກບັນທຸກສູງສຸດ (ນໍ້າໜັກບັນທຸກມາດຕະຖານ)
2. ປະລິມານການຈະລາຈອນ.
3. ອາຍຸການໃຊ້ງານ.
4. ຄຸນນະພາບຂອງວັດສະດຸ.

ມາດຕາ 09: ຂົວ ແລະ ທໍ່ນໍ້າ.

ຂົວ ແລະ ທໍ່ນໍ້າ ຄວນຈະສ້າງເປັນໂຄງສ້າງຖາວອນ. ສໍາລັບຂົວທີ່ມີຄວາມຍາວໜ້ອຍກວ່າ 50 ແມັດ, ຄວາມກວ້າງຜິວທາງຂອງຂົວຈະກວ້າງບໍ່ໜ້ອຍກວ່າຄວາມກວ້າງຜິວຈະລາຈອນກັບບ່າທາງ. ສ່ວນ ຄວາມກວ້າງທີ່ໜ້ອຍທີ່ສຸດລະຫວ່າງຂອບທາງຫາຂອບທາງ ສໍາລັບຂົວທີ່ຍາວກວ່າ 50 ແມັດ ຕ້ອງມີຄວາມກວ້າງຂອງຜິວທາງຂອງຂົວຫຼາຍກວ່າຜິວຈະລາຈອນທີ່ຂົວຈະເຮັດການເຊື່ອມຕໍ່ປະມານ 1.50 ແມັດ. ສໍາລັບທາງຍາງຄວນຈະມີຄວາມກວ້າງ 1.00 ແມັດ ແລະ ໃນກໍລະນີທີ່ຂົວມີຄວາມຍາວຫຼາຍສາມາດທີ່ຈະມີທາງຍາງພຽງດ້ານດຽວໄດ້.

ມາດຕາ 10: ການຮັບນໍ້າໜັກຂອງໂຄງສ້າງ.

ກ. ສໍາລັບໂຄງສ້າງເສັ້ນທາງລະຫວ່າງປະເທດ ຫຼື ເສັ້ນທາງອາຊຽນ. ເສັ້ນທາງໃດທີ່ຈະມີປະລິມານຈະລາຈອນຂອງລົດບັນທຸກໜັກເພີ່ມຂຶ້ນໂດຍສະເພາະລົດບັນທຸກແບບລົດຕູ້ພວງ ຈໍາເປັນຕ້ອງພິຈາລະນາ ໃຊ້ຄ່ານໍ້າໜັກເພີ່ມສູງສຸດທີ່ເໝາະສົມໃນການອອກແບບໃນເສັ້ນທາງກໍານົດໄວ້ໃນອະນຸສັນຍາ 01 ຂອງສັນ ຍາ ເພື່ອປ້ອງກັນໂຄງສ້າງເສັ້ນທາງຖືກທໍາລາຍ ແລະ ຫຼຸດຄ່າບໍາລຸງຮັກສາ.

ຂ. ຄ່ານໍ້າໜັກບັນທຸກມາດຕະຖານສາກົນທີ່ໜ້ອຍທີ່ສຸດທີ່ ຄວນໃຊ້ໃນການອອກແບບໂຄງສ້າງຄື H S20-44 ຊຶ່ງສອດຄ່ອງກັບນໍ້າໜັກບັນທຸກຂອງລົດພວງເຕັມຂະໜາດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ປະເທດສະມາ ຊິກສາມາດປ່ຽນແປງໃຊ້ມາດຕະຖານຕົນເອງໄດ້.

ມາດຕາ 11: ໄລຍະຊ່ອງທາງລອດພື້ນ.

ໄລຍະຊ່ອງທາງລອດພື້ນໜ້ອຍທີ່ສຸດຕາມມາດຕະຖານ ISO ຄວນມີລະດັບຂະໜາດຄວາມສູງບໍ່ໜ້ອຍກວ່າ 4.50 ແມັດ ເພື່ອຄວາມປອດໄພສໍາລັບລົດບັນທຸກ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຖ້າການປັບປຸງສິ່ງກໍ່ສ້າງເກົ່າເຊັ່ນ: ຂົວບໍ່ສາມາດເຮັດໄດ້ເນື່ອງຈາກຂໍ້ຈໍາກັດໃນເລື່ອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການກໍ່ສ້າງ ກໍ່ໃຫ້ນໍາລົດຫົວລາກພື້ນລຽບລະດັບຕໍ່າ (goose-neck trailer with low vehicle bed clearance) ເຂົ້າມາໃຊ້ແທນໄດ້ໃຫ້ເປັນໄປຕາມມາດຕະຖານ ໂດຍປົກກະຕິທີ່ໄປໄລຍະຊ່ອງທາງລອດພື້ນຄວນມີຂະໜາດຄວາມສູງຢູ່ທີ່ 5.00 ແມັດ ໂດຍສະເພາະທາງຕາມເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນອະນຸສັນຍາທີ 01 ທີ່ຈະທໍາການປັບປຸງ ຫຼື ກໍ່ສ້າງເປັນປະເພດທາງຊັ້ນພິເສດໃນອານະຄິດ.

ມາດຕາ 12: ອຸປະກອນເສີມເພື່ອຄວາມປອດໄພດ້ານຂ້າງທາງ.

ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງພິຈາລະນາຕິດຕັ້ງອຸປະກອນເສີມດ້ານຂ້າງທາງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບປະເພດຂອງຊັ້ນ ທາງເພື່ອໃຫ້ເກີດຄວາມປອດໄພ ໂດຍອຸປະກອນເສີມທີ່ແນະນຳມີດັ່ງນີ້:

ກ. ໄຟຟ້າແສງສະວ່າງ.

1. ພື້ນທີ່ພິເສດເຊັ່ນ: ທີ່ດ່ານເຂດແດນ, ອຸໂມງຍາວ, ຂົວຍາວ, ບໍລິເວນທີ່ມີການເຊື່ອມກັນຂອງເສັ້ນ ທາງແຍກຕ່າງລະດັບ ເປັນຕົ້ນ.
2. ພື້ນທີ່ທີ່ກຳນົດສະເພາະບາງຊ່ວງຂອງເສັ້ນທາງທີ່ຕ້ອງການຄວາມສະຫວ່າງ.

ຂ. ອຸປະກອນປ້ອງກັນແສງສາດເຂົ້າຕາ.

ໃນຊ່ວງຂອງເສັ້ນທາງທີ່ມີເກາະແຄບ ແລະ ບໍ່ມີແສງສະວ່າງ ໃຫ້ຕິດຕັ້ງອຸປະກອນເທິງເກາະ/ເສັ້ນກາງ ຫຼື ເທິງບ່າທາງ ເພື່ອປ້ອງກັນແສງທີ່ຈະສາດເຂົ້າຕາຈາກເສັ້ນທາງດ້ານກົງກັນຂ້າມ ຫຼື ເສັ້ນທາງທີ່ຂະໜານກັນ.

ຄ. ຊ່ອງຈະລາຈອນເລັ່ງຄວາມໄວ ແລະ ຫຼຸດຄວາມໄວ.

ຊ່ອງຈະລາຈອນເລັ່ງຄວາມໄວ ແລະ ຫຼຸດຄວາມໄວຄວນຈັດໃຫ້ມີສຳລັບທາງເຂົ້າ ຫຼື ທາງອອກສຳ ລັບທາງພິເສດ ແລະ ເສັ້ນທາງພິເສດລະຫວ່າງເມືອງ ແລະ ທາງດ່ວນ.

ງ. ແນວພື້ນທີ່ຈອດລົດສຸກເສີນ (ບ່າທາງລາດຢາງ).

ສຳລັບເສັ້ນທາງຫຼວງປະເພດທາງຊັ້ນພິເສດ ແລະ ຊັ້ນ 1 ຄວນຈັດໃຫ້ມີແນວພື້ນທີ່ຈອດລົດສຸກເສີນເທິງບ່າທາງ.

ຈ. ພື້ນທີ່ດັກຊ່ວຍລົດ.

ເພື່ອໃຫ້ເກີດຄວາມໝັ້ນໃຈໃນຄວາມປອດໄພຂອງລົດບັນທຸກລົງຈາກທາງເຂົ້າເປັນໄລຍະທາງຊ່ວງຍາວຄວນກໍ່ສ້າງພື້ນທີ່ດັກຊ່ວຍລົດຕາມແນວດ້ານຂ້າງຂອງທາງລົງພູເຂົາ ຫາກບໍ່ມີມາດຕະການອື່ນ.

ສ. ຮົ່ວ ແລະ ຮາວກັນອັນຕະລາຍເພື່ອຄວາມປອດໄພ.

ອຸປະກອນດັ່ງກ່າວເຊັ່ນ: ຮາວກັນອັນຕະລາຍຕ່າງໆ, ສົງກັນຊົນ ແລະ ຮົ່ວ ຄວນຈະຕິດຕັ້ງເພື່ອປ້ອງກັນລົດທີ່ຈະແລ່ນເສຍຫຼັກຈາກເສັ້ນທາງ ໂດຍອຸບັດເຫດ ຫຼື ເພື່ອທີ່ຈະຫຼຸດແຮງກະແທກກັບວັດຖຸອື່ນໆ.

ຊ. ເສັ້ນທາງຕັດກັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ.

ຈຸດຕັດຂອງເສັ້ນທາງ ແລະ ທາງລົດໄຟ ຄວນເປັນໂຄງສ້າງຕ່າງລະດັບ (ຂົວ ຫຼື ທາງລອດ). ສໍາລັບເສັ້ນທາງ ຫຼວງພິເສດລະຫວ່າງເມືອງ, ທາງດ່ວນ ແລະ ເສັ້ນທາງຫຼວງທີ່ມີປະລິມານການຈະລາຈອນຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ມີ ປະລິມານຂະບວນລົດໄຟສູງ.

ຍ. ການປ້ອງກັນສັດຍາງຂ້າມທາງ.

ພື້ນທີ່ໃດໆທີ່ມີໂອກາດທີ່ສັດຈະຂ້າມເສັ້ນທາງແລ້ວກໍ່ໃຫ້ເກີດອັນຕະລາຍໃຫ້ຕິດຕັ້ງຮົ່ວ ຫຼື ເຮັດທາງລອດ/ທາງ ຍົກ.

ດ. ລະບົບສື່ສານໃນກໍລະນີສຸກເສີນ.

ສໍາລັບເສັ້ນທາງຫຼວງປະເພດທາງຊັ້ນພິເສດ ແລະ ທາງຊັ້ນ 1 ຄວນຕິດຕັ້ງໂທລະສັບຕິດຕໍ່ສຸກເສີນຕາມຂ້າງ ທາງ ຊຶ່ງເຊື່ອມໂຍງກັບສູນຮັບແຈ້ງເຫດທີ່ດໍາເນີນການຕະຫຼອດ 24 ຊ.ມ.

ຕ. ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ຜູ້ໃຊ້ເສັ້ນທາງ ແລະ ທີ່ພັກແຄມທາງ.

ທີ່ພັກແຄມເສັ້ນທາງພ້ອມສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກເຊັ່ນ: ພື້ນທີ່ຈອດລົດ, ສະຖານີບໍລິການນໍ້າມັນ, ສະຖານີ ບໍາລຸງຮັກສາລົດ, ສູນຕິດຕໍ່ສື່ສານ, ຫ້ອງນໍ້າ, ຮ້ານອາຫານ, ທີ່ພັກ ຄວນຈັດໃຫ້ມີພ້ອມການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງ.

ມາດຕາ 13: ການດັດແກ້.

ລັດພາຄີໃດໜຶ່ງ ສາມາດສະເໜີໃຫ້ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໄດ້ ໂດຍຜ່ານຄະນະກຳມະ ການຮ່ວມ, ການດັດແກ້ດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງຜ່ານການເຫັນດີເປັນເອກະພາບຈາກທຸກລັດພາຄີ.

ມາດຕາ 14: ການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຍອມຮັບ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບຈາກລັດຖະບານຂອງລັດ ພາຄີ. ມາດຕານີ້ແມ່ນຍັງໃຊ້ກັບກໍລະນີທີ່ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍເພີ່ມເຕີມເຊັ່ນດຽວກັນ (ຖ້າມີ).

ມາດຕາ 15: ຜົນບັງຄັບໃຊ້.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ນັບແຕ່ວັນທີ່ ທີ່ລັດພາຄີຢ່າງນ້ອຍ 2 ປະເທດ ໄດ້ໃຫ້ສັດ ຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບ ແລະ ຈະມີຜົນກັບສະເພາະປະເທດທີ່ໃຫ້ສັດຕະຍາບັນແລ້ວເທົ່ານັ້ນ. ມາດຕານີ້ແມ່ນ ຍັງໃຊ້ກັບກໍລະນີທີ່ມີ ການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍເພີ່ມເຕີມເຊັ່ນດຽວກັນ (ຖ້າມີ).

ມາດຕາ 16: ການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຈໍາເປັນ, ລັດພາຄີ ຕ້ອງໄດ້ດໍາເນີນການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບເນື້ອໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

ມາດຕາ 17: ຂໍ້ສະຫງວນ.

ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຕັ້ງຂໍ້ສະຫງວນຕໍ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ມາດຕາ 18: ການຢຸດຕິການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

ລັດພາຄີແຕ່ລະປະເທດ ອາດຈະຢຸດຕິການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຊົ່ວຄາວ ທັງໝົດ ຫຼື ບາງສ່ວນໂດຍທັນທີເມື່ອມີກໍລະນີສຸກເສີນທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພພາຍໃນປະເທດ. ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງ ແຈ້ງຕໍ່ລັດພາຄີອື່ນຮັບຮູ້ໂດຍໄວທີ່ສຸດກ່ຽວກັບການຢຸດຕິການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ຈະສິ້ນສຸດ ລົງທັນທີທີ່ເຫດການກັບສູ່ສະພາວະປົກກະຕິ.

ມາດຕາ 19: ການພົວພັນກັບສັນຍາ.

ໃນຖານະທີ່ເປັນມາດຕະການໃນການດໍາເນີນການຕາມຫຼັກການທີ່ກໍານົດໄວ້ໃນສັນຍາ, ເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍຈະຕ້ອງບໍ່ມີການບົດເບືອນ ຫຼື ຂັດຕໍ່ຫຼັກການດັ່ງກ່າວ. ໃນກໍລະນີທີ່ມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງ ລະຫວ່າງ ເອກະ ສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ສັນຍາ ແມ່ນໃຫ້ຖືເອົາສັນຍາເປັນຫຼັກ ແລະ ໃນກໍລະນີທີ່ມີຂໍ້ຄັດແຍ່ງ ລະຫວ່າງ ເອກະ ສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ກັບເອກະສານຊ້ອນທ້າຍອື່ນ ຫຼື ອະນຸສັນຍາ ໃຫ້ຕິດຄວາມໝາຍໂດຍອາໄສສັນຍາເປັນຫຼັກ.

ມາດຕາ 20: ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ.

ທຸກຂໍ້ຂັດແຍ່ງທີ່ເກີດຂຶ້ນກ່ຽວກັບການຕິດຄວາມໝາຍ ຫຼື ການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບນີ້ ລະຫວ່າງລັດພາຄີ ນັບແຕ່ 2 ປະເທດ ຫຼື ຫຼາຍກວ່ານັ້ນ ຈະຖືກແກ້ໄຂໂດຍກົງ ຫຼື ໂດຍຜ່ານການເຈລະຈາຢ່າງສັນຕິວິທີໃນຄະນະກໍາມະການຮ່ວມກັນ.

ມາດຕາ 27: ການຍົກເລີກ.

ເມື່ອເອກະສານຊ້ອນທ້າຍມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ແລ້ວ, ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍບໍ່ສາມາດຖືກຍົກເລີກແຍກ ຕ່າງຫາກຈາກສັນຍາໄດ້.

ເພື່ອເປັນພະຍານຕໍ່ເອກະສານນີ້, ຜູ້ລົງນາມຂ້າງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນໄດ້ຮັບມອບສິດຢ່າງຖືກຕ້ອງໃນການລົງ ນາມໃນ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ລົງນາມທີ່ ພະນົມເປນ, ວັນທີ 30 ກໍລະກົດ 2004 ໂດຍເປັນພາສາອັງກິດ ຊຶ່ງມີຕົ້ນສະບັບຈານວນ 06 ສະບັບ.

ລົງນາມ ໂດຍ:

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ

ພະນະທ່ານ Tram Iv Tek
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງໂຍທາທິການແລະ ຂົນສົ່ງ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ

ພະນະທ່ານ Hu xijie
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງການສື່ສານ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ພະນະທ່ານ ສິມມາດ ພິນເສນາ
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ, ຂົນສົ່ງ, ໄປະສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ

ລັດຖະບານແຫ່ງສະຫະພາບ ມຽນມາ

ພະນະທ່ານ Thura Thaug Lwin
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ໄທ

ພະນະທ່ານ Nikonr Chamnong
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ

ພະນະທ່ານ Pham The Minh
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ