

บทที่ 7

การติดตามตรวจสอบการคมนาคมและการขนส่ง

---

## บทที่ 7

### การติดตามตรวจสอบการคมนาคมและการขนส่ง

#### 7.1 แผนการดำเนินงาน

การสำรวจปริมาณการจราจร การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563 โดยมีรายละเอียดในตารางที่ 7-1

#### ตารางที่ 7-1 แผนการสำรวจปริมาณการจราจร

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนี	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินงาน
- การสำรวจปริมาณการจราจร	1. สำรวจและจำแนกยานยนต์ แต่ละประเภท 2. ความเร็วของการจราจร	1. ถนนพหลโยธินใกล้กับสถานแยก คปอ. (N23) 2. ถนนลำลูกกา บริเวณจุดเชื่อม ทางเข้า-ออกถนนตัดใหม่ (ใกล้สถานีตำรวจภูธรคูคต)	ม.ค.-มิ.ย. 63

หมายเหตุ: ไม่มีการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและการขนส่ง ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-มีนาคม พ.ศ. 2563 เนื่องจากไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณถนนสาธารณะ และคืนช่องจราจรตลอดแนวเส้นทางแล้ว

#### 7.2 วิธีการเก็บข้อมูลปริมาณจราจร

การสำรวจปริมาณจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ได้อ้างอิงวิธีการต่างๆ ได้แก่ วิธีการสำรวจ การกำหนดเส้นทางถนน ที่ทำการสำรวจ การเก็บข้อมูลปริมาณจราจร และการแบ่งแยกประเภทยานยนต์ ซึ่งได้ใช้วิธีการสำรวจการจราจรแต่ละฝั่งจราจร แยกตามแต่ละประเภทของยานยนต์ หรือเรียกเทคนิควิธีการดังกล่าวว่า เทคนิค Mid-Block วัตถุประสงค์ของการดำเนินการด้วยวิธีการดังกล่าว เพื่อให้สามารถนำผลการวิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับ การเปลี่ยนแปลงของปริมาณจราจรช่วงระยะเตรียมการก่อสร้างได้ ซึ่งรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินงาน มีดังนี้

- 1) จัดแบ่งประเภทของยานพาหนะเป็น 7 ประเภท ซึ่งเป็นการจำแนกประเภทยานยนต์ตามการสำรวจโดยทั่วไปของสำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 7-2
- 2) เตรียมเครื่องมือ/อุปกรณ์ ได้แก่ กล้องวงจรปิด (CCTV) แบบบันทึกข้อมูลปริมาณจราจรในภาคสนาม อุปกรณ์ป้องกันอันตรายต่างๆ รวมทั้งฝักอบรมและชี้แจงเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในภาคสนาม
- 3) กำหนดจุดสำรวจ/ตำแหน่งของกล้องวงจรปิด (CCTV) ที่สามารถสำรวจจำนวนของยานพาหนะประเภทต่างๆ ได้อย่างชัดเจนของแต่ละฝั่งถนน
- 4) กำหนดเวลาการเก็บข้อมูลปริมาณของยานพาหนะ และติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) ขนาด 40x40 เซนติเมตร ความสูง 3 เมตร เพื่อสำรวจปริมาณจราจร โดยเก็บข้อมูลตามวันและเวลาที่กำหนด คือ ช่วงเวลา 07.00 น. ถึง 07.00 น. ของวันรุ่งขึ้นเป็นเวลา 24 ชั่วโมง จำนวน 1 วัน และนำภาพที่บันทึกได้มาตรวจนับยานยนต์แต่ละประเภททั้งขาเข้าและขาออก

- 5) ใช้วิธีการนับจำนวนยานยนต์จากกล้องวงจรปิด (CCTV) 2 วิธี คือ บันทึกโดยใช้รอยขีดแทนจำนวนของยานพาหนะ 1 คัน หรือการใช้เครื่องนับ (Counter) และทำการรวมจำนวนยานยนต์ที่นับได้ลงในแผ่นข้อมูลสรุปผลการสำรวจ
- 6) ตรวจสอบข้อมูลและนำผลการสำรวจที่ได้ ซึ่งประกอบด้วย ข้อมูลจำนวนของยานพาหนะแยกตามประเภทในแต่ละชั่วโมง บันทึกผลการสำรวจลงในตารางบันทึกข้อมูลปริมาณจราจรในรูปแบบของอิเล็กทรอนิกส์ไฟล์
- 7) คำนวณหาปริมาณจราจรแยกประเภทรายชั่วโมงในหน่วยคันต่อชั่วโมง โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ Microsoft Excel ในการคำนวณและวิเคราะห์ผล
- 8) นำผลปริมาณจราจรหน่วยคันต่อชั่วโมงของยานยนต์ประเภทต่างๆ มาเปรียบเทียบให้เป็นหน่วยเดียวกันกับรถยนต์นั่ง 4 ล้อ Passenger Car Unit/ Hour (PCU/Hour) โดยใช้ค่า Passenger Car Equivalent (PCE) ตามข้อกำหนดของคณะกรรมการวิจัยและศึกษาการขนส่งและการจราจรแห่งสหรัฐอเมริกา (United States of Transportation Research Board) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 7-2

ตารางที่ 7-2 การแบ่งประเภทของยานพาหนะในการเก็บข้อมูลปริมาณจราจรและค่าการเทียบหน่วยปริมาณจราจรของรถยนต์ประเภทต่างๆให้เป็นหน่วยเดียวกันกับรถยนต์นั่ง 4 ล้อ (Passenger Car Unit, PCU)

ลำดับ	ประเภทยานพาหนะ <sup>1/</sup>	ชนิดของยานพาหนะ	PCE <sup>2/</sup>
1	รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ ขับเคลื่อน 2 ล้อ (ปิกอัพ) ส่วนบุคคล</li> <li>▪ รถยนต์บรรทุกที่ล้อขับเคลื่อน 4 ล้อ ส่วนบุคคล</li> <li>▪ รถยนต์โดยสาร 4 ล้อ รับจ้างขนาดบรรทุกมากกว่า 7 คน</li> <li>▪ รถตู้</li> </ul>	1.0
2	รถยนต์โดยสาร	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ รถยนต์โดยสาร 6 ล้อ (มินิบัสและไมโครบัส)</li> <li>▪ รถยนต์โดยสาร 6 ล้อ ไม่ประจำทาง</li> <li>▪ รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</li> <li>▪ รถโดยสารประจำทางของเอกชน</li> </ul>	1.5
3	รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ ขนส่งวัสดุต่างๆ</li> </ul>	1.5
4	รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ</li> </ul>	1.7
5	รถยนต์นั่ง 4 ล้อ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ รถยนต์นั่ง 4 ล้อ ส่วนบุคคลขนาดบรรทุกไม่เกิน 7 คน</li> <li>▪ รถยนต์นั่ง 4 ล้อ รับจ้างขนาดบรรทุกไม่เกิน 7 คน (แท็กซี่)</li> </ul>	1.0
6	รถ 3 ล้อเครื่อง	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ รถตุ๊กๆ</li> </ul>	0.3
7	รถจักรยานยนต์	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ</li> </ul>	0.3

ที่มา: <sup>1/</sup> สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.), 2546

<sup>2/</sup> Passenger Car Equivalent, PCE, อ้างอิงค่าจากกองวิศวกรรมทาง กรมทางหลวง, 2545

### 7.3 วิธีการวัดความเร็วของการจราจร

การวัดค่าความเร็วจราจรกำหนดให้ใช้วิธีการวัดความเร็วจุด (Spot Speed) ซึ่งเป็นการวัดความเร็วที่จุดใดจุดหนึ่งของถนน ซึ่งค่าที่ได้จะเป็นค่าเฉลี่ยของค่าความเร็วของยานยนต์ที่ผ่านจุดที่กำหนดโดยยานยนต์ที่ใช้ คือรถยนต์นั่ง 4 ล้อ ขั้นตอนการวัดความเร็วในการสำรวจ มีดังนี้

- 1) กำหนดระยะทางของช่วงถนนที่จะทำการวัดค่าความเร็วให้มีระยะทางไม่เกิน 100 เมตร
- 2) ให้ผู้ตรวจวัดความเร็วยืนอยู่ที่จุดหนึ่งที่สามารถมองเห็นจุดสังเกตตามระยะทางที่กำหนด เพื่อบันทึกเวลาที่ยานยนต์ผ่านระยะทางที่กำหนด
- 3) กำหนดช่วงเวลาทำการตรวจวัดออกเป็น 3 ช่วง คือ เวลา 07.00-09.00 น. เวลา 12.00-13.00 น. และเวลา 17.00-19.00 น.
- 4) บันทึกเวลาของยานยนต์ตัวอย่าง จำนวน 5 ตัวอย่างต่อช่วงเวลา เพื่อหาค่าเฉลี่ยของเวลาที่ตรวจวัด
- 5) นำระยะทางของช่วงถนนที่ตรวจวัดค่าความเร็วมาหารด้วยเวลาเฉลี่ย หลังจากนั้นเปลี่ยนหน่วยเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง

### 7.4 แผนผังและจุดสำรวจปริมาณจราจร

จุดสำรวจปริมาณจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ กำหนดจุดสำรวจในบริเวณที่สามารถเป็นตัวแทนของปริมาณจราจรของถนนเส้นนั้นๆ โดยคัดเลือกบริเวณถนนที่เส้นทางโครงการตัดผ่าน และถนนที่ทำการจุดผิวจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งรายละเอียดของสถานที่ติดตั้งวงจรปิด (CCTV) เพื่อสำรวจปริมาณจราจรในแต่ละถนน มีดังนี้

#### 1) ถนนพหลโยธินใกล้กับสถานีแยก คปอ.(N23)

สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้าทั้งฝั่งขาเข้าเมืองและขาออกเมือง ใกล้สถานีแยก คปอ. (N23)

ขาออกเมือง ทิศทางการเดินทางในฝั่งถนนที่มุ่งหน้าจากสถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติพหุศาสตร์ไปยังสถานีแยก คปอ. (N23)

ขาเข้าเมือง ทิศทางการเดินทางในฝั่งถนนที่มุ่งหน้าจากสถานีแยก คปอ. (N23) ไปยังสถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติพหุศาสตร์

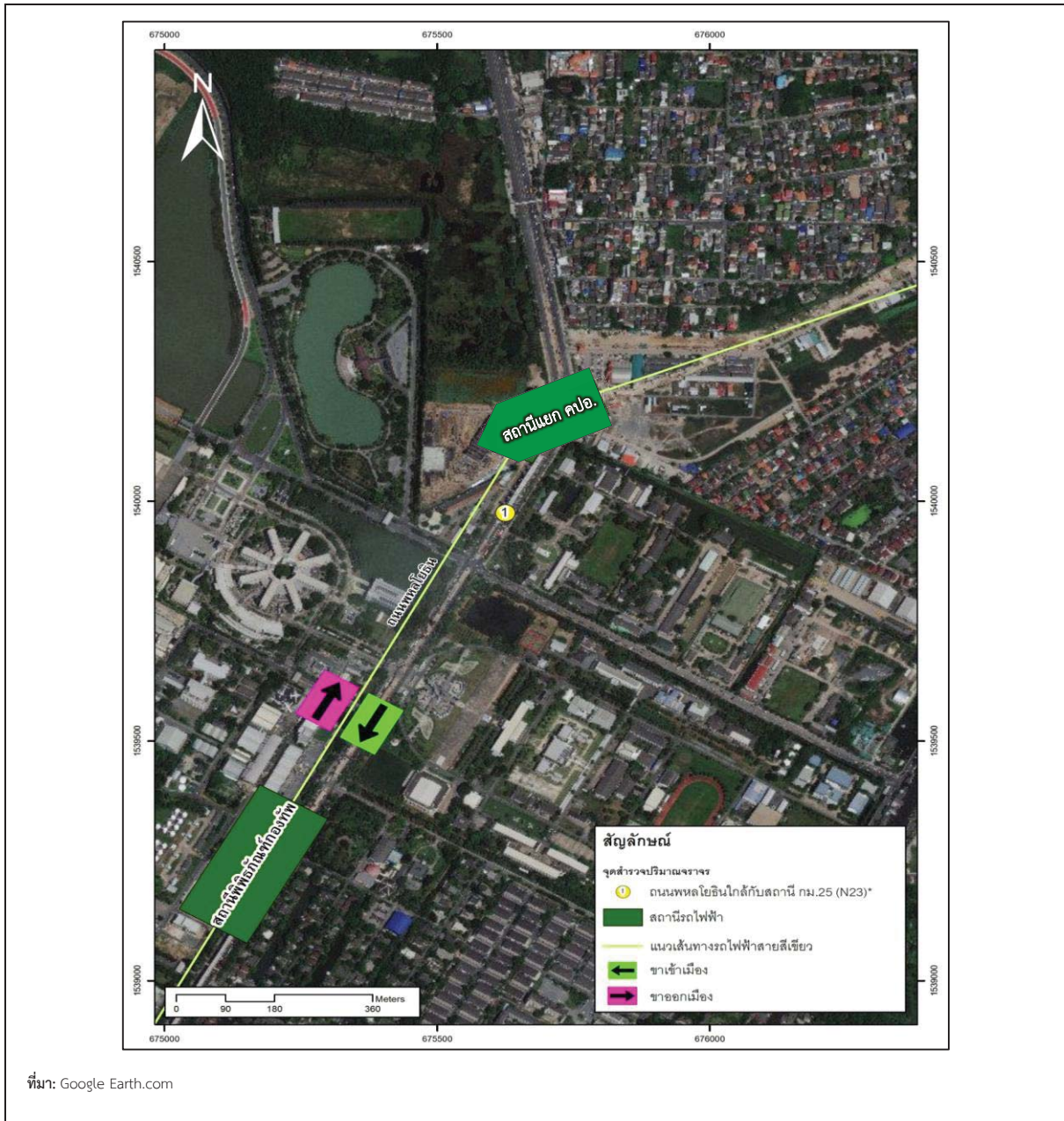
#### 2) ถนนลำลูกกา บริเวณจุดเชื่อมทางเข้า-ออกถนนตัดใหม่ (ใกล้สถานีตำรวจภูธรคูคต)

สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้าทั้งฝั่งขาเข้าเมืองและขาออกเมือง หน้าสถานีตำรวจภูธรคูคต

ขาออกเมือง ทิศทางการเดินทางในฝั่งถนนที่มุ่งหน้าจากสถานีตำรวจภูธรคูคตไปยังแยกลำลูกกา

ขาเข้าเมือง ทิศทางการเดินทางในฝั่งถนนที่มุ่งหน้าจากแยกลำลูกกาไปยังสถานีตำรวจภูธรคูคต

โดยจุดสำรวจปริมาณการจราจรดังแสดงในรูปที่ 7-1 ถึงรูปที่ 7-2 และจากการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม พบว่า จำนวนช่องจราจรของเส้นถนนที่ทำการสำรวจ จะมีจำนวนช่องจราจร ดังแสดงในตารางที่ 7-3 และรูปที่ 7-3 ถึงรูปที่ 7-4



ที่มา: Google Earth.com



รูปที่ 7-1 จุดติดตามตรวจสอบปริมาณจราจร  
 ถนนพหลโยธินใกล้กับสถานีแยก คปอ. (N23)





ที่มา: Google Earth.com



รูปที่ 7-2 จุดติดตามตรวจสอบปริมาณจราจร  
ถนนลำลูกกา บริเวณจุดเชื่อมทางเข้า-ออกถนนตัดใหม่ (ใกล้สถานีตำรวจภูธรคูคต)

**ตารางที่ 7-3 บริเวณถนนที่ทำการสำรวจปริมาณจราจรและจำนวนช่องจราจรในแต่ละฝั่งถนน**

ชื่อถนน	จำนวน ช่องจราจรรวม	จำนวนช่องจราจร (ขาออกเมือง)	จำนวนช่องจราจร (ขาเข้าเมือง)
1. ถนนพหลโยธินใกล้กับสถานีแยก คปอ. (N23) <sup>1/</sup>			
- เดือนมกราคม 2563	8	4	4
- เดือนเมษายน 2563	8	4	4
- เดือนพฤษภาคม 2563	8	4	4
- เดือนมิถุนายน 2563	8	4	4
2. ถนนลำลูกกาบริเวณจุดเชื่อมทางเข้า-ออก ถนนตัดใหม่ (ใกล้สถานีตำรวจภูธรคูคต) <sup>1/</sup>			
- เดือนมกราคม 2563	6	3	3
- เดือนเมษายน 2563	6	3	3
- เดือนพฤษภาคม 2563	6	3	3
- เดือนมิถุนายน 2563	6	3	3

หมายเหตุ <sup>1/</sup> ไม่มีการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและการขนส่ง ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-มีนาคม พ.ศ. 2563 เนื่องจากไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณถนนสาธารณะ และคืนช่องจราจรตลอดแนวเส้นทางแล้ว



สภาพจราจรขาเข้าเมือง

สภาพจราจรขาออกเมือง

รูปที่ 7-3 การสำรวจปริมาณการจราจร ถนนพหลโยธินใกล้กับสถานีแยก คปอ. (N23)



สภาพจราจรขาเข้าเมือง

สภาพจราจรขาออกเมือง

รูปที่ 7-4 การสำรวจปริมาณการจราจร ถนนลำลูกกา บริเวณจุดเชื่อมต่อทางเข้า-ออกถนนตัดใหม่  
(ใกล้สถานีตำรวจภูธรคูคต)



## 7.5 ผลการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและการขนส่ง

### 7.5.1 ผลการสำรวจปริมาณจราจร

การสำรวจปริมาณการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ได้ดำเนินการเมื่อเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง ในช่วงเวลา 07.00-07.00 น. โดยมีรายละเอียดผลการสำรวจปริมาณการจราจรดังต่อไปนี้

#### 1) ถนนพหลโยธินใกล้กับสถานีแยก คปอ. (N23)

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563 พบว่า ปริมาณการจราจรตลอดทั้งวัน มีค่าอยู่ในช่วง 43,901-65,188 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภทมากที่สุด คือ รถยนต์นั่ง 4 ล้อ รองลงมา ได้แก่ รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์ และรถยนต์โดยสาร ตามลำดับ

สำหรับปริมาณจราจรสูงสุดในหน่วย PCU/Hour พบว่า ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563 มีปริมาณจราจรสูงสุดเท่ากับ 3,762 PCU/Hour ในระหว่างช่วงเวลา 07.00-08.00 น. ต่อค่าความจุของถนน (V/C Ratio) เท่ากับ 0.43 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7-4

#### 2) ถนนลำลูกกา บริเวณจุดเชื่อมทางเข้า-ออก ถนนตัดใหม่ (ใกล้สถานีตำรวจภูธรคูคต)

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563 พบว่า ปริมาณการจราจรตลอดทั้งวัน มีค่าอยู่ในช่วง 42,535-65,498 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภทมากที่สุด คือ รถยนต์นั่ง 4 ล้อ รองลงมา ได้แก่ รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์ และรถยนต์โดยสาร ตามลำดับ

สำหรับปริมาณจราจรสูงสุดในหน่วย PCU/Hour พบว่า ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563 มีปริมาณจราจรสูงสุด 4,018 PCU/Hour ในระหว่างช่วงเวลา 07.00-08.00 น. ต่อค่าความจุของถนน (V/C Ratio) เท่ากับ 0.89 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7-5

**ตารางที่ 7-4 สรุปผลการสำรวจปริมาณการจราจร ถนนพหลโยธินใกล้กับสถานีแยก คปอ. (N23) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563**

ประเภทยานยนต์	ปริมาณจราจรรวม (PCU/Day)				
	ม.ค. 63	เม.ย. 63	พ.ค. 63	มิ.ย. 63	
1. รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ	20,358	12,284	12,418	12,916	
2. รถยนต์โดยสาร	2,041	1,569	1,725	2,065	
3. รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ	1,774	1,803	1,511	1,607	
4. รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ	1,368	1,355	1,028	2,401	
5. รถยนต์นั่ง 4 ล้อ	31,574	21,339	21,915	27,355	
6. รถ 3 ล้อเครื่อง	5	2	2	5	
7. รถจักรยานยนต์	8,068	5,549	5,825	8,106	
<b>รวม</b>	<b>65,188</b>	<b>43,901</b>	<b>44,242</b>	<b>54,455</b>	
<b>ปริมาณจราจรสูงสุด (ช่วงเวลา)</b>	<b>3,351 (07.00-08.00 น.)</b>	<b>2,953 (07.00-08.00 น.)</b>	<b>3,075 (07.00-08.00 น.)</b>	<b>3,762 (07.00-08.00 น.)</b>	
<b>V/C ratio รวม</b>	<b>0.38</b>	<b>0.34</b>	<b>0.35</b>	<b>0.43</b>	

หมายเหตุ: 1/ ขอบเขตเมือง ที่ศึกษาการเดินทางในฝั่งถนนที่มุ่งหน้าจากสถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติพหลโยธินแยก คปอ. (N23)

ขาเข้าเมือง ที่ศึกษาการเดินทางในฝั่งถนนที่มุ่งหน้าจากสถานีแยก คปอ. (N23) ไปยังสถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติพหลโยธิน

2/ Passenger Car Equivalent (อ้างอิงจาก กองวิศวกรรมจราจร, กรมทางหลวง)

**ตารางที่ 7-5 สรุปผลการสำรวจปริมาณการจราจร ถนนลำลูกกา บริเวณจุดเชื่อมทางเข้า-ออกถนนตัดใหม่ (ใกล้สถานีตำรวจภูธรคูคต) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563**

ประเภทยานยนต์	ปริมาณจราจรรวม (PCU/Day)			มิ.ย. 63
	ม.ค. 63	เม.ย. 63	พ.ค. 63	
1. รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ	19,914	11,461	12,805	14,876
2. รถยนต์โดยสาร	1,956	1,529	1,490	1,830
3. รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ	1,758	1,804	1,495	2,702
4. รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ	1,584	1,285	1,452	2,357
5. รถยนต์นั่ง 4 ล้อ	31,958	20,866	22,172	33,543
6. รถ 3 ล้อเครื่อง	4	2	0	2
7. รถจักรยานยนต์	8,324	5,588	6,037	6,923
<b>รวม</b>	<b>65,498</b>	<b>42,535</b>	<b>45,451</b>	<b>62,233</b>
<b>ปริมาณจราจรสูงสุด (ช่วงเวลา)</b>	<b>3,102 (07.00-08.00 น.)</b>	<b>3,072 (07.00-08.00 น.)</b>	<b>3,210 (07.00-08.00 น.)</b>	<b>4,018 (07.00-08.00 น.)</b>
<b>V/C ratio รวม</b>	<b>0.69</b>	<b>0.68</b>	<b>0.71</b>	<b>0.89</b>

หมายเหตุ: 1/ ขาออกเมือง ทิศทางการเดินทางในฝั่งถนนที่มุ่งหน้าจากสถานีตำรวจภูธรคูคตไปยังแยกลำลูกกา  
 ขาเข้าเมือง ทิศทางการเดินทางในฝั่งถนนที่มุ่งหน้าจากแยกลำลูกกาไปยังสถานีตำรวจภูธรคูคต  
 2/ Passenger Car Equivalent (อ้างอิงจาก กองวิศวกรรมทาง, กรมทางหลวง)

## 7.5.2 ผลการสำรวจความเร็วของการจราจร

เมื่อพิจารณาความเร็วเพื่อประกอบการพิจารณาความคล่องตัวของการจราจร ของถนนพหลโยธินใกล้กับสถานี สถานีแยก คปอ. (กม. 25) และถนนลำลูกกา บริเวณจุดเชื่อมต่อทางเข้า-ออกถนนตัดใหม่ (ใกล้สถานีตำรวจภูธรคูคต) ระหว่างเดือน มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563 ดังรายละเอียดต่อไปนี้

### 1) ถนนพหลโยธินใกล้กับสถานีแยก คปอ. (กม. 25) (N23)

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาออกเมือง ยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 53.6-55.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมือง ยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 49.7-54.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (12.00-13.00น.) ฝั่งขาออกเมือง ยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 52.9-55.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมือง ยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 53.7-55.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาออกเมือง ยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 53.2-55.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมือง ยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 47.9-53.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563 พบว่า มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการเคลื่อนตัวที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 7-6และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 7-7

### 2) ถนนลำลูกกา บริเวณจุดเชื่อมต่อทางเข้า-ออกถนนตัดใหม่ (ใกล้สถานีตำรวจภูธรคูคต)

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาออกเมือง ยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 53.8-55.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมือง ยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 54.0-55.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (12.00-13.00น.) ฝั่งขาออกเมือง ยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 53.6-55.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมือง ยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 53.7-54.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาออกเมือง ยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 54.0-55.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมือง ยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 53.6-54.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563 พบว่า มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการเคลื่อนตัวที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 7-6และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 7-7



## ตารางที่ 7-6 ระดับความเร็วที่ใช้ซึ่งระดับความคล่องตัวของการจราจร

Level of Service (LOS)	ความเร็ว (กม./ชม.)
LOS A	>96.0
LOS B	91.2
LOS C	86.4
LOS D	73.6
LOS E	48.0
LOS F	<48.0

ที่มา: วิศวกรรมจราจรและวิเคราะห์การจราจร, โดย [ ] สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น)

หมายเหตุ:	LOS A คือ	การเคลื่อนตัวโดยอิสระที่สามารถเลือกใช้ความเร็วระดับใดก็ได้ ผู้ขับขี่เดินทางได้สะดวกรวดเร็ว
	LOS B คือ	การเคลื่อนตัวคงที่ แต่อาจไม่มีความคล่องตัวในการแซงรถที่อยู่ในเส้นทางเดียวกัน
	LOS C คือ	การเคลื่อนตัวคงที่ แต่ได้รับผลกระทบจากรถคันอื่น อัตราการเคลื่อนตัวลดลงอย่างเห็นได้ชัด
	LOS D คือ	การเคลื่อนตัวที่มีความหนาแน่น แต่มีความคงที่ ความเร็วและความคล่องตัวในการแซงถูกจำกัด
	LOS E คือ	การเคลื่อนตัวที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้พอสมควร
	LOS F คือ	ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น
	LOS F คือ	ระดับการเคลื่อนตัวอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายชานทีชโยธิน (ใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาตอน 4 (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563

### ตารางที่ 7-7 ผลการตรวจวัดความเร็วเฉลี่ยของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563

จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	ค่าเฉลี่ย ความเร็วในการเดินทาง (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
		ม.ค. 63		เม.ย. 63		พ.ค. 63		มิ.ย. 63	
		ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง	ขาออกเมือง	ขาเข้าเมือง
ถนนพหลโยธินใกล้กันยายนแยก คปอ. (N23)	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:00-09:00 น.) ระดับความคล่องตัวของจราจร	53.6	51.1	55.0	54.2	54.8	49.7	55.1	54.8
		LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E
		52.9	53.7	53.9	54.0	55.1	55.4	53.6	54.0
	2. ช่วงเวลากลางวัน (12:00-13:00 น.) ระดับความคล่องตัวของจราจร	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E
		53.2	49.7	54.1	53.5	55.1	47.9	53.9	53.8
		LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS F	LOS E	LOS E
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17:00-19:00 น.) ระดับความคล่องตัวของจราจร	54.1	54.7	53.8	54.0	55.1	54.5	54.4	55.5
		LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E
		54.0	54.7	54.5	54.6	53.6	53.7	55.4	54.2
ระดับความคล่องตัวของจราจร	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	
	55.2	53.6	54.1	54.7	54.0	54.5	55.2	54.2	
	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	

หมายเหตุ: 1) ใช้รถยนต์นั่ง 4 ล้อเป็นตัวแทนในการตรวจวัดความเร็ว  
2) ใช้ระยะทาง 100 เมตร ในการสำรวจ

### 7.5.3 จำนวนการขนส่งวัสดุและเครื่องจักรอุปกรณ์

การรวบรวมข้อมูลจำนวนการขนส่งวัสดุและเครื่องจักรอุปกรณ์ของโครงการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563 มีการขนส่งวัสดุและเครื่องจักรอุปกรณ์ รวม 154 เที่ยว ดังตารางที่ 7-8

ตารางที่ 7-8 ข้อมูลการขนส่งวัสดุและเครื่องจักรอุปกรณ์ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563

วัน/เดือน/ปี	จำนวนการขนส่งวัสดุและเครื่องจักรอุปกรณ์ของโครงการฯ (เที่ยว) <sup>1/</sup>
1-30 เม.ย. 63	52
1-31 พ.ค. 63	46
1-30 มิ.ย. 63	56
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>154</b>

หมายเหตุ <sup>1/</sup> เดือนมกราคม-มีนาคม ช่วงสะพาน-คูคต ยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุก่อสร้าง

### 7.5.4 ข้อมูลสถิติ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร

การบันทึกข้อมูลสถิติ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลบนถนนตามแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ ถนนพหลโยธิน และถนนลำลูกกา จากข้อมูลของสถานีตำรวจที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการทั้ง 2 สถานี คือ สถานีตำรวจนครบาลสายไหม และสถานีตำรวจภูธรคูคต

จากการบันทึกข้อมูลสถิติ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563 มีจำนวนอุบัติเหตุ ถนนพหลโยธิน จำนวน 15 ครั้ง ถนนลำลูกกา จำนวน 18 ครั้ง รวมทั้งหมด 33 ครั้ง โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นของผู้ใช้เส้นทางไม่ได้มีสาเหตุมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ ส่วนใหญ่เกิดจากความประมาท ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ รถเฉี่ยวชนกัน รองลงมาคือ ขับรถตามกั้นกระชั้นชิด สรุปได้ดังตารางที่ 7-9

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะเวลาสร้าง การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนขยายสายฟลอร์ไอน์ (เหนือขีด-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาตลอด 4 (ปัจจุบัน รพม. เป็นผู้ดำเนินการ) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563

### ตารางที่ 7-9 สรุปข้อมูลสถิติ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563

ลำดับ	สาเหตุของอุบัติเหตุ <sup>1/</sup>	จำนวน (ตรง)							
		ถนนพหลโยธิน <sup>1/2/</sup>				ถนนลำลูกกา <sup>1/2/</sup>			
		ม.ค. 63	เม.ย. 63	พ.ค. 63	มิ.ย. 63	ม.ค. 63	เม.ย. 63	พ.ค. 63	มิ.ย. 63
1	ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	-	-	-	-	-	-	-	-
3	แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	-	-	-	-	-	-	-	-
4	ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ให้แสงสว่าง	-	-	-	-	-	-	-	-
5	ไม่ให้สัญญาณลด/จะลด/เลี้ยว	-	-	-	-	-	-	-	-
6	ฝ่าฝืนป้ายหยุดบริเวณทางแยก	-	-	-	-	-	-	-	-
7	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-
8	ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด	-	-	-	-	-	-	-	-
9	กรณีรถเสียไม่แสดงสัญญาณไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-
10	บรรทุกมากกว่าอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-
11	ไม่มีทักษะในการขับรถ	-	-	-	-	-	-	-	-
12	อุปกรณ์ชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-
13	เมาแล้วขับ	-	-	-	-	-	-	-	-
14	หลับใน	-	-	-	-	-	-	-	-
15	เสถียรออกฤทธิ์อัดฉีดและประสาท	-	-	-	-	-	-	-	-
16	สัตว์ดีอันตราย อาทิ สุนัข วัว ควาย	-	-	-	-	-	-	-	-
17	ขับรถผิดช่องทางจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-
18	ขับรถตามกั้นกระชั้นชิด	-	-	-	1	-	-	1	-
19	ไม่ใช้รถที่มีสิทธิ์ขับก่อน	-	-	-	-	-	-	-	-
20	ขับชิดประมาท	-	-	1	-	-	-	-	1
21	รถเลี้ยวชนกัน	4	2	1	5	3	2	4	7
22	ขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	-	-	-	-	-	-	-	-
23	อื่นๆ เช่น เสียหลัก ถนถลัน	1	-	-	-	-	-	-	-
24	จากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>รวม</b>		<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>8</b>

ที่มา: <sup>1/</sup> สถานีตำรวจนครบาลสายไหม ข้อมูลเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563

<sup>2/</sup> สถานีตำรวจนครบาลสายไหม ข้อมูลเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563

<sup>3/</sup> สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ข้อมูลเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563



## 7.6 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและการขนส่ง

### 1) ถนนพหลโยธินใกล้กับสถานีแยก คปอ. (N23)

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและการขนส่ง ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2563 โดยผลการสำรวจปริมาณการจราจรในเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563 พบว่า มีค่าลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับผลการสำรวจครั้งที่ผ่านมา อีกทั้งมีแนวโน้มลดลงเปรียบเทียบกับช่วงก่อนมีกิจกรรมการก่อสร้าง (กรกฎาคม พ.ศ. 2558) ในส่วนของระดับความคล่องตัวตั้งแต่ช่วงก่อนมีกิจกรรมก่อสร้างถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563 พบว่า ถนนพหลโยธินใกล้กับสถานีแยก คปอ. (N23) มีสภาพการเคลื่อนตัวที่มีความหนาแน่น แต่มีความคงที่ ความเร็วรถและความคล่องตัวในการแข่งถูกจำกัดและมีสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนตัวได้สม่ำเสมอ ความคล่องตัวระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น และมีสภาพการจราจรติดขัด ซึ่งเป็นระดับความคล่องตัวที่พบได้ทั่วไปสำหรับถนนในเขตกรุงเทพมหานคร (LOS D-E-F) รายละเอียดผลการสำรวจปริมาณจราจรแสดงดังตารางที่ 7-10

### 2) ถนนลำลูกกา บริเวณจุดเชื่อมต่อทางเข้า-ออกถนนตัดใหม่ (ใกล้สถานีตำรวจภูธรคูคต)

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบการคมนาคมและการขนส่ง ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2563 โดยผลการสำรวจปริมาณการจราจรในเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563 พบว่า มีค่าลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับผลการสำรวจครั้งที่ผ่านมา อีกทั้งมีแนวโน้มลดลงเปรียบเทียบกับช่วงก่อนมีกิจกรรมการก่อสร้าง (กรกฎาคม พ.ศ. 2558) ในส่วนของระดับความคล่องตัวตั้งแต่ช่วงก่อนมีกิจกรรมก่อสร้างถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563 พบว่า ถนนลำลูกกา บริเวณจุดเชื่อมต่อทางเข้า-ออกถนนตัดใหม่ (ใกล้สถานีตำรวจภูธรคูคต) มีสภาพการเคลื่อนตัวที่มีความหนาแน่น แต่มีความคงที่ ความเร็วรถและความคล่องตัวในการแข่งถูกจำกัด และมีสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนตัวได้สม่ำเสมอ ความคล่องตัวระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น และมีสภาพการจราจรติดขัด ซึ่งเป็นระดับความคล่องตัวที่พบได้ทั่วไปสำหรับถนนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (LOS D-E-F) รายละเอียดผลการสำรวจปริมาณจราจรแสดงดังตารางที่ 7-11

ตารางที่ 7-10 ผลสำรวจปริมาณจราจรบนถนนพหลโยธินใกล้กับสถานีแยก คปอ. (N23)

ช่วงเวลาที่สำรวจ	ปริมาณความหนาแน่นของการจราจร		ระดับความคล่องตัว
	ปริมาณจราจรทั้งหมด (PCU/วัน)	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายชั่วโมง (PCU/ชั่วโมง)	
6-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	71,349	2,972	LOS D-F
3-4 ส.ค. 58	68,838	2,867	LOS D-F
7-8 ก.ย. 58	60,772	2,531	LOS E-F
5-6 ต.ค. 58	48,276	2,012	LOS F
9-10 พ.ย. 58	46,437	1,934	LOS F
8-9 ธ.ค. 58	52,907	2,210	LOS F
19-20 ม.ค. 59	48,947	2,040	LOS F
9-10 ก.พ. 59	48,348	2,015	LOS F
8-9 มี.ค. 59	64,829	2,703	LOS E-F
5-6 เม.ย. 59	64,917	2,704	LOS E-F
10-11 พ.ค. 59	63,951	2,665	LOS E-F
7-8 มิ.ย. 59	63,713	2,655	LOS E-F
5-6 ก.ค. 59	59,326	2,473	LOS E-F
8-9 ส.ค. 59	63,053	2,629	LOS E-F
6-7 ก.ย. 59	60,252	2,511	LOS E-F
4-5 ต.ค. 59	59,124	2,464	LOS F
8-9 พ.ย. 59	58,022	2,419	LOS E-F
6-7 ธ.ค. 59	58,593	2,441	LOS F
17-18 ม.ค. 60	58,472	2,436	LOS F
7-8 ก.พ. 60	59,911	2,496	LOS F
7-8 มี.ค. 60	58,178	2,426	LOS F
4-5 เม.ย. 60	61,442	2,561	LOS E-F
2-3 พ.ค. 60	58,798	2,450	LOS F
6-7 มิ.ย. 60	58,635	2,443	LOS F
4-5 ก.ค. 60	56,540	2,355	LOS F
8-9 ส.ค. 60	57,975	2,414	LOS E-F
5-6 ก.ย. 60	57,871	2,412	LOS F
10-11 ต.ค. 60	58,469	2,436	LOS F
7-8 พ.ย. 60	57,477	2,395	LOS F
6-7 ธ.ค. 60	57,796	2,407	LOS E-F
9-10 ม.ค. 61	56,915	2,373	LOS F
13-14 ก.พ. 61	58,583	2,441	LOS F
13-14 มี.ค. 61	56,421	2,352	LOS F
10-11 เม.ย. 61	58,339	2,432	LOS F

ตารางที่ 7-10 (ต่อ) ผลสำรวจปริมาณจราจรบนถนนพหลโยธินใกล้กับสถานีแยก คปอ. (N23)

ช่วงเวลาสำรวจ	ปริมาณความหนาแน่นของการจราจร		ระดับความคล่องตัว
	ปริมาณจราจรทั้งหมด (PCU/วัน)	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายชั่วโมง (PCU/ชั่วโมง)	
15-16 พ.ค. 61	57,231	2,385	LOS F
12-13 มิ.ย. 61	57,664	2,403	LOS F
17-18 ก.ค. 61	52,237	2,177	LOS F
14-15 ส.ค. 61	58,207	2,427	LOS F
11-12 ก.ย. 61	57,619	2,402	LOS F
16-17 ต.ค. 61	55,204	2,301	LOS F
13-14 พ.ย. 61	57,886	2,411	LOS F
11-12 ธ.ค. 61	56,566	2,359	LOS E-F
8-9 ม.ค. 62	61,355	2,557	LOS F
5-6 ก.พ. 62	57,344	2,390	LOS F
6-7 มี.ค. 62	67,357	2,805	LOS E
3-4 เม.ย. 62	68,119	2,842	LOS E
28-29 พ.ค. 62	67,451	2,809	LOS E
12-13 มิ.ย. 62	68,192	2,841	LOS E
2-3 ก.ค. 62	68,154	2,839	LOS E
8-9 ส.ค. 62	67,291	2,803	LOS E
12-13 ก.ย. 62	65,898	2,744	LOS E
3-4 ต.ค. 62	64,697	2,694	LOS E
9-10 ม.ค. 63	65,188	2,714	LOS E
9-10 เม.ย. 63	43,901	1,829	LOS E
8-9 พ.ค. 63	44,242	1,851	LOS E
10-11 มิ.ย. 63	54,455	2,266	LOS E

**ตารางที่ 7-11 ผลสำรวจปริมาณจราจรบนถนนลำลูกกา บริเวณจุดเชื่อมทางเข้า-ออกถนนตัดใหม่  
(ใกล้สถานีตำรวจภูธรคูคต)**

ช่วงเวลาที่สำรวจ	ปริมาณความหนาแน่นของการจราจร		ระดับความคล่องตัว
	ปริมาณจราจรทั้งหมด (PCU/วัน)	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายชั่วโมง (PCU/ชั่วโมง)	
6-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	78,549	3,272	LOS D-F
3-4 ส.ค. 58	79,307	3,305	LOS E-F
7-8 ก.ย. 58	77,298	3,222	LOS E
5-6 ต.ค. 58	75,780	3,158	LOS E-F
9-10 พ.ย. 58	81,613	3,403	LOS E-F
8-9 ธ.ค. 58	80,620	3,359	LOS E-F
19-20 ม.ค. 59	79,138	3,299	LOS E-F
9-10 ก.พ. 59	76,245	3,178	LOS E-F
8-9 มี.ค. 59	80,691	3,365	LOS E-F
5-6 เม.ย. 59	78,461	3,268	LOS E-F
10-11 พ.ค. 59	78,733	3,284	LOS E-F
7-8 มิ.ย. 59	68,084	2,837	LOS E-F
5-6 ก.ค. 59	73,146	3,049	LOS F
8-9 ส.ค. 59	76,785	3,200	LOS F
6-7 ก.ย. 59	76,660	3,194	LOS F
4-5 ต.ค. 59	75,307	3,140	LOS F
8-9 พ.ย. 59	73,174	3,050	LOS E-F
6-7 ธ.ค. 59	76,338	3,181	LOS E-F
17-18 ม.ค. 60	74,236	3,094	LOS F
7-8 ก.พ. 60	74,314	3,095	LOS F
7-8 มี.ค. 60	73,780	3,076	LOS E-F
4-5 เม.ย. 60	72,612	3,027	LOS E-F
2-3 พ.ค. 60	74,061	3,088	LOS E-F
6-7 มิ.ย. 60	70,850	2,954	LOS F
4-5 ก.ค. 60	69,542	2,898	LOS F
8-9 ส.ค. 60	73,709	3,074	LOS E-F
5-6 ก.ย. 60	72,140	3,006	LOS E-F
10-11 ต.ค. 60	68,305	2,847	LOS E-F
7-8 พ.ย. 60	70,415	2,935	LOS E-F
6-7 ธ.ค. 60	70,810	2,951	LOS E-F
9-10 ม.ค. 61	69,172	2,882	LOS F
13-14 ก.พ. 61	71,426	2,977	LOS F
13-14 มี.ค. 61	69,991	2,917	LOS F
10-11 เม.ย. 61	71,263	2,971	LOS F
15-16 พ.ค. 61	69,720	2,903	LOS F



**ตารางที่ 7-11 (ต่อ) ผลสำรวจปริมาณจราจรบนถนนลำลูกกา บริเวณจุดเชื่อมต่อทางเข้า-ออกถนนตัดใหม่  
 (ใกล้สถานีตำรวจภูธรคูคต)**

ช่วงเวลาที่สำรวจ	ปริมาณความหนาแน่นของการจราจร		ระดับความคล่องตัว
	ปริมาณจราจรทั้งหมด (PCU/วัน)	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายชั่วโมง (PCU/ชั่วโมง)	
12-13 มิ.ย. 61	70,966	2,957	LOS F
17-18 ก.ค. 61	68,507	2,853	LOS F
14-15 ส.ค. 61	69,933	2,915	LOS F
11-12 ก.ย. 61	70,343	2,931	LOS F
16-17 ต.ค. 61	68,826	2,869	LOS F
13-14 พ.ย. 61	71,065	2,961	LOS E-F
11-12 ธ.ค. 61	73,793	3,076	LOS F
8-9 ม.ค. 62	76,840	3,202	LOS F
5-6 ก.พ. 62	75,143	3,133	LOS F
6-7 มี.ค. 62	71,670	2,984	LOS E
3-4 เม.ย. 62	71,216	2,966	LOS E
28-29 พ.ค. 62	70,486	2,937	LOS E
12-13 มิ.ย. 62	68,741	2,861	LOS E
2-3 ก.ค. 62	71,062	2,960	LOS E
8-9 ส.ค. 62	68,078	2,836	LOS E
12-13 ก.ย. 62	64,142	2,672	LOS E
3-4 ต.ค. 62	64,577	2,689	LOS E
9-10 ม.ค. 63	65,498	2,729	LOS E
9-10 เม.ย. 63	42,535	1,769	LOS E
8-9 พ.ค. 63	45,451	1,894	LOS E
10-11 มิ.ย. 63	62,233	2,592	LOS E