

อัตราการเกิดการเดินทางและความต้องการที่จอดรถ



อัตราการเกิดการเดินทาง

1. ปริมาณจราจร เข้า-ออก ต่อวัน

ประเภท	ขนาดห้างสรรพสินค้า (ตรม.)	เข้าออกทั้งวัน (PCU/วัน)
ห้างสรรพสินค้า	75,000 - 397,000 <ul style="list-style-type: none">● มีพื้นที่สำนักงาน 2 แห่ง (3%, 12% ของพื้นที่ให้เช่า)● โรงแรม 1 แห่ง 159 ห้อง	4,700 - 45,000
ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่	7,000 - 45,900	5,300 - 19,000
ตลาดนัด	1,400 - 68,000	1,500 - 17,000
ศูนย์การค้าชุมชน	2,000 - 49,000	600 - 17,000
สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง	<ul style="list-style-type: none">● 10 - 22 หัวจ่าย● 1,140 - 3,590	1,900 - 13,000

อัตราการเกิดการเดินทาง

2. ช่วงเวลาเร่งด่วน

ประเภท	ช่วงเวลาเร่งด่วนของถนน	ช่วงเวลาเร่งด่วนของสถานบริการ		
		วันธรรมดา	วันเสาร์	วันอาทิตย์
ห้างสรรพสินค้า	<ul style="list-style-type: none"> วันธรรมดา เข้า: เวลา 06:00-08:00 น. บ่าย: เวลา 16:00-18:00 น.	ช่วงเวลา 16:00-18:00 น. (สนข. 11.00-13.00)	ช่วงเวลา 13:00-15:00 น. ช่วงเวลา 17:00-18:00 น.	ช่วงเวลา 13:00-15:00 น. ช่วงเวลา 17:00-18:00 น.
ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่	<ul style="list-style-type: none"> วันเสาร์ วันอาทิตย์ เข้า: เวลา 08:00-10:00 น. บ่าย: เวลา 16:00-18:00 น. เข้า: -ไม่มี-	ช่วงเวลา 16:00-19:00 น. (สนข. 13.00-16.00 เทศบาล 11.00-1300 กทม)	ช่วงเวลา 16:00-19:00 น.	ช่วงเวลา 16:00-19:00 น.
ตลาดนัด	เข้า: -ไม่มี- บ่าย: เวลา 16:00-18:00 น.	ช่วงเวลา 15:00-19:00 น. (สนข. เร่งด่วนเช้า)	ช่วงเวลา 15:00-19:00 น.	ช่วงเวลา 15:00-19:00 น.
ศูนย์การค้าชุมชน		ช่วงเวลา 12:00-14:00 น. ช่วงเวลา 17:00-19:00 น.	ช่วงเวลา 12:00-14:00 น. ช่วงเวลา 17:00-19:00 น.	ช่วงเวลา 12:00-14:00 น. ช่วงเวลา 17:00-19:00 น.
สถานีบริการน้ำมัน เชื้อเพลิง		ช่วงเวลา 06:00-08:00 น. ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.	ช่วงเวลา 08:00-10:00 น. ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.	ช่วงเวลา 09:00-11:00 น. ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.

อัตราการเกิดการเดินทาง

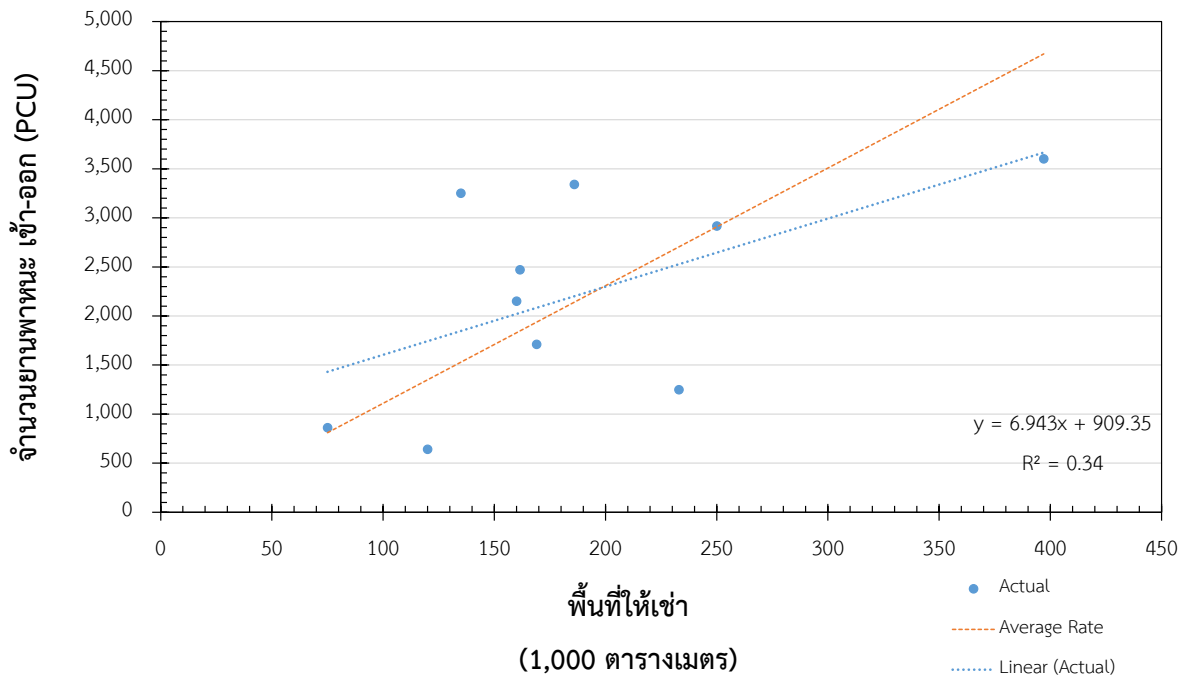
3. ช่วงเวลาที่มีความมีการวิเคราะห์ผลกระทบของการจราจร

ประเภท	ช่วงเวลาเร่งด่วนของสถานบริการ		
	วันธรรมดา	วันเสาร์	วันอาทิตย์
ห้างสรรพสินค้า	ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.	ช่วงเวลา 13:00-15:00 น. ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.	ช่วงเวลา 13:00-15:00 น. ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.
ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่	ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.	ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.	ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.
ตลาดนัด	ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.	ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.	ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.
ศูนย์การค้าชุมชน	ช่วงเวลา 12:00-14:00 น.เช้า: เวลา 06:00-08:00 น. ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.	ช่วงเวลา 12:00-14:00 น.เช้า: เวลา 08:00-10:00 น. ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.	ช่วงเวลา 12:00-14:00 น. ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.
สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง	เช้า: เวลา 06:00-08:00 น. ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.	เช้า: เวลา 08:00-10:00 น. ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.	ช่วงเวลา 09:00-11:00 น. ป้าย: เวลา 16:00-18:00 น.

อัตราการเกิดการเดินทาง

ห้างสรรพสินค้า (สนข 116.6 PCU/วัน/ 1000 ตรม. กทม)

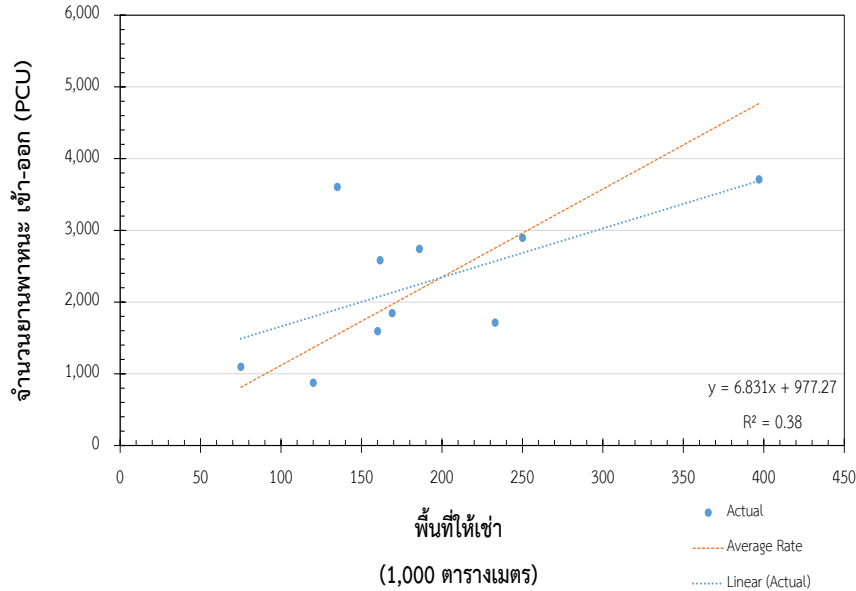
วันธรรมดา ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.



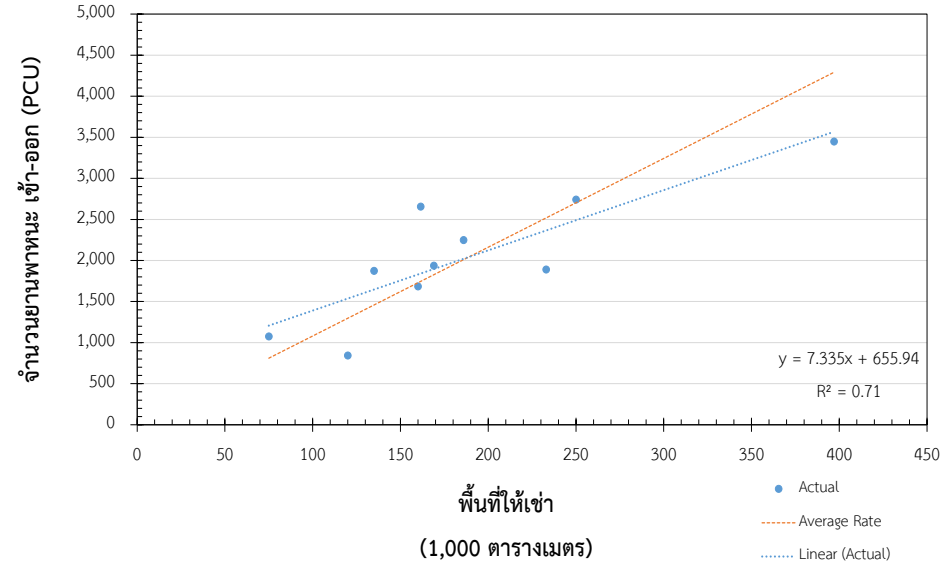
จำนวนข้อมูล	10
เข้า	49.9%
ออก	50.1%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	11.76
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	5.34 - 24.08

อัตราการเกิดการเดินทาง

วันเสาร์ ช่วงเวลา 13:00-15:00 น.



ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.

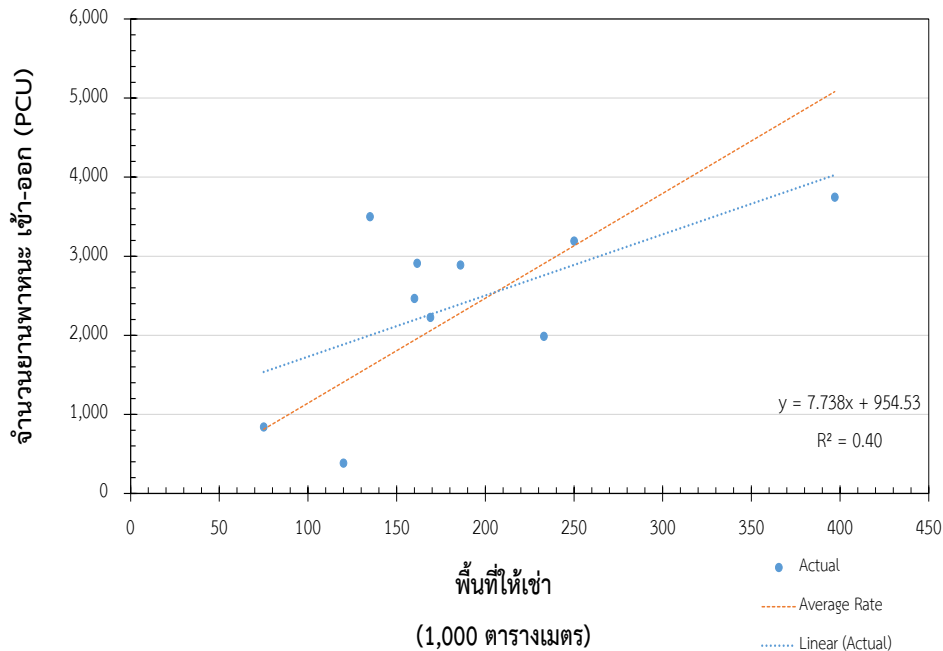


จำนวนข้อมูล	10
เข้า	51.4%
ออก	58.6%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	12.01
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	7.29 – 26.71

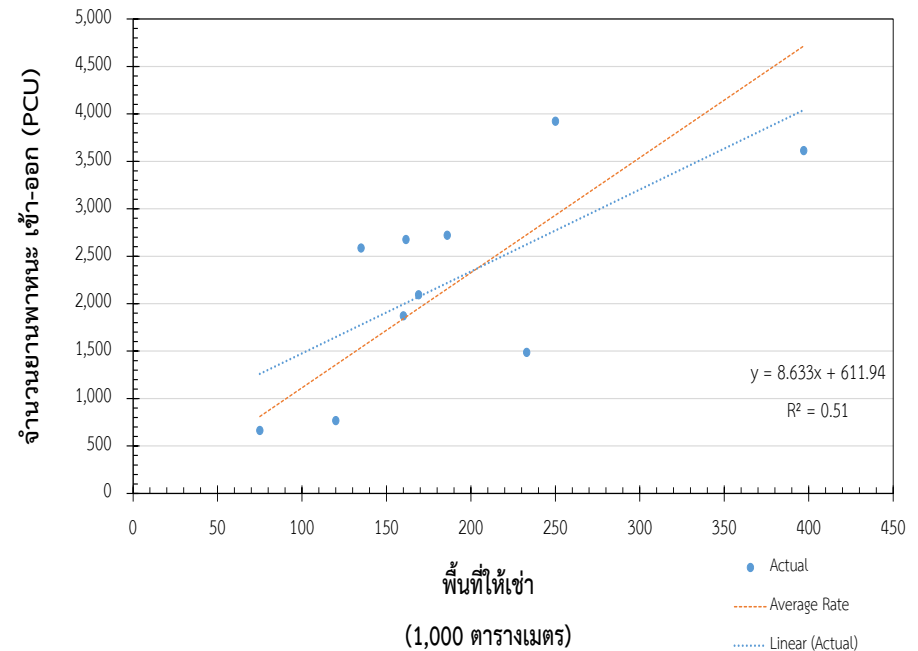
จำนวนข้อมูล	10
เข้า	46.1%
ออก	53.9%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	10.81
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	7.03 – 16.44

อัตราการเกิดการเดินทาง

วันอาทิตย์ ช่วงเวลา 13:00-15:00 น.



ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.



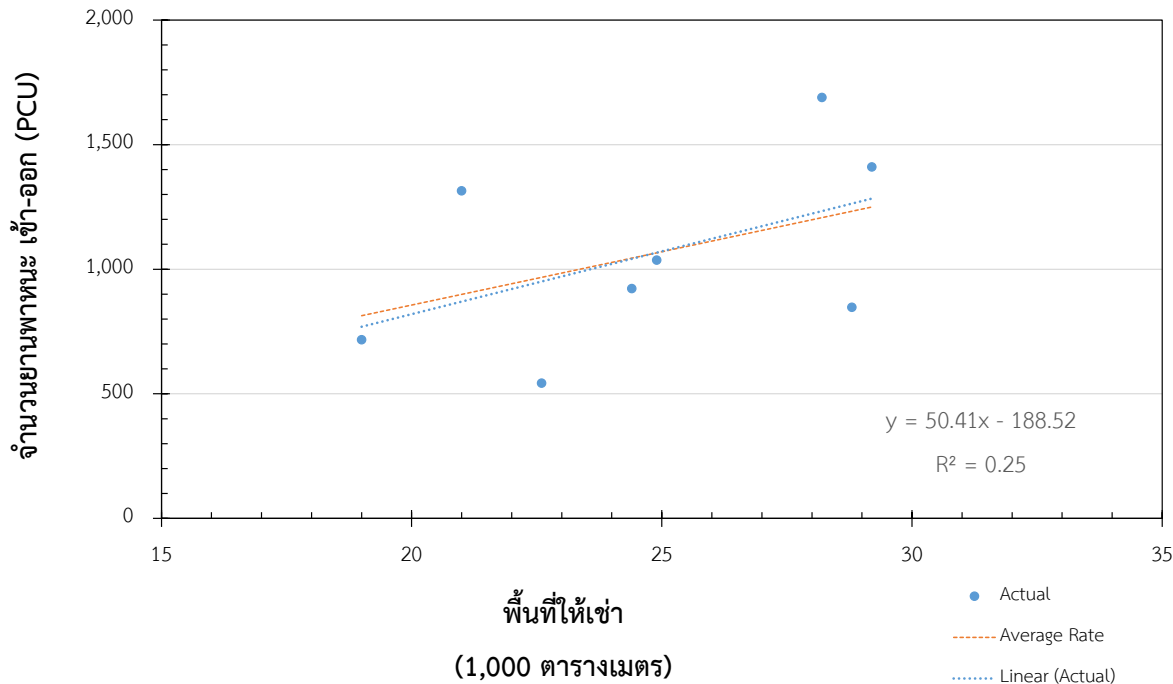
จำนวนข้อมูล	10
เข้า	53.5%
ออก	46.5%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	12.80
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	3.19 – 25.92

จำนวนข้อมูล	10
เข้า	46.0%
ออก	54.0%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	11.88
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	6.38 – 19.16

อัตราการเกิดการเดินทาง

ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ (สนข. เทศบาล 378.5 PCU/วัน/1000 ตรม; กทม 147.7 PCU/วัน/1000 ตรม.)

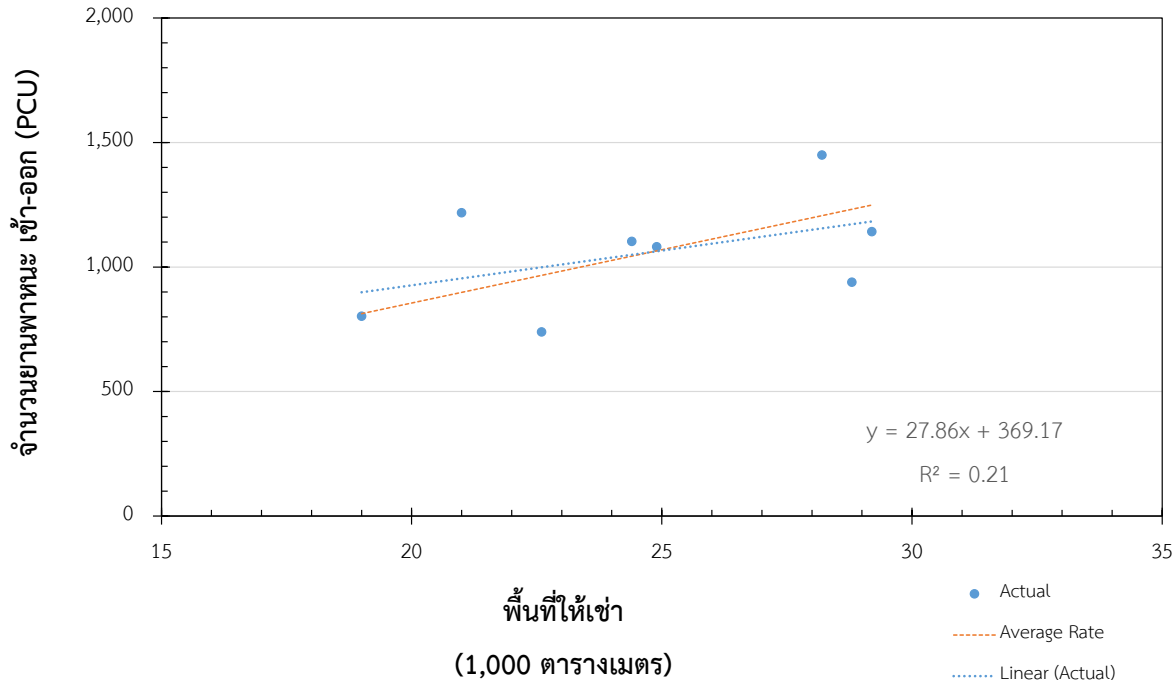
วันธรรมดา ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.



จำนวนข้อมูล	8
เข้า	52.3%
ออก	47.7%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	42.80
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	24.03 – 62.57

อัตราการเกิดการเดินทาง

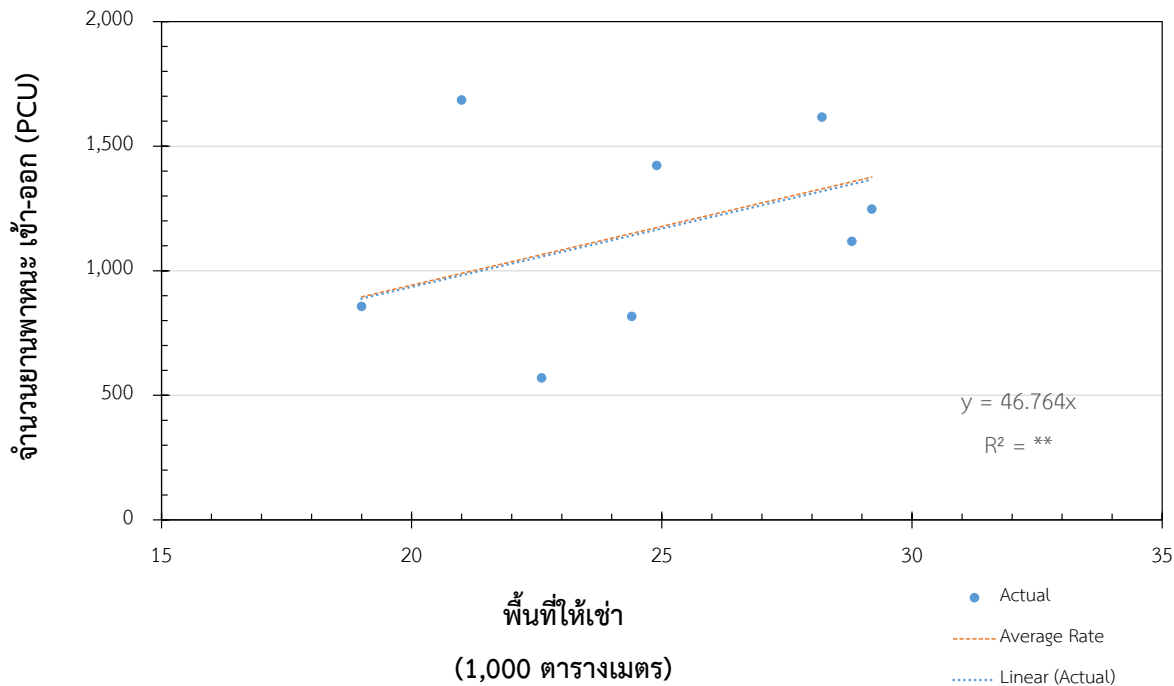
วันเสาร์ ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.



จำนวนข้อมูล	8
เข้า	48.0%
ออก	52.0%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	42.77
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	32.60 – 58.00

อัตราการเกิดการเดินทาง

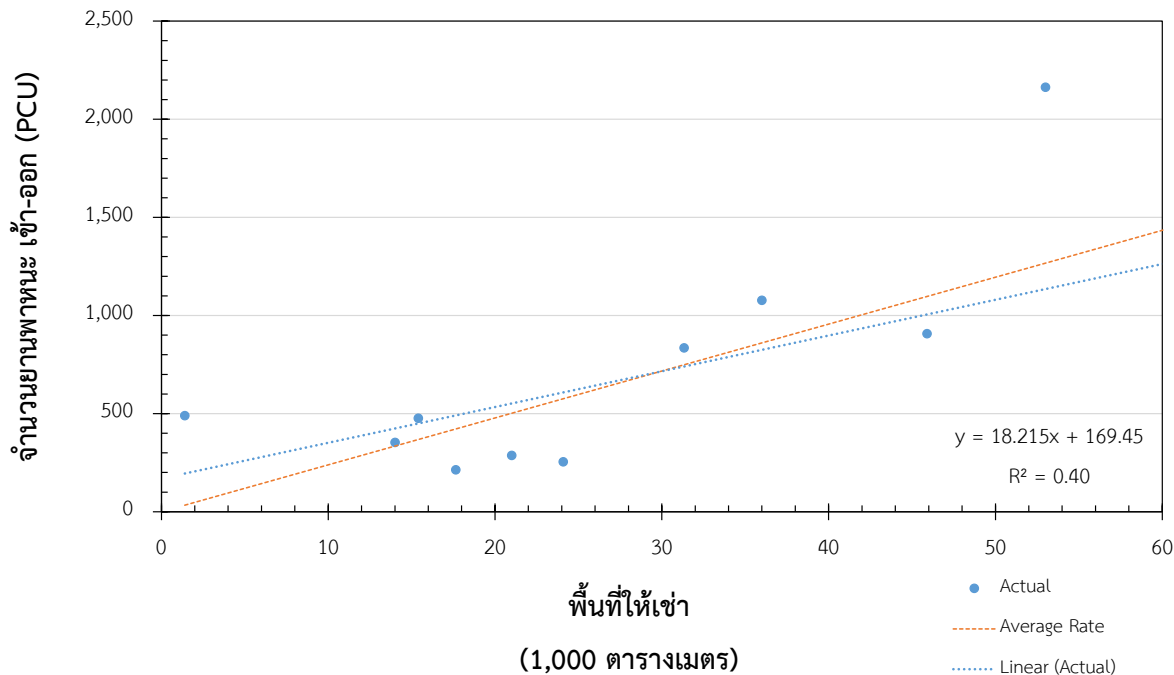
วันอาทิตย์ ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.



จำนวนข้อมูล	8
เข้า	51.6%
ออก	48.4%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	47.11
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	25.22 – 80.24

อัตราการเกิดการเดินทาง

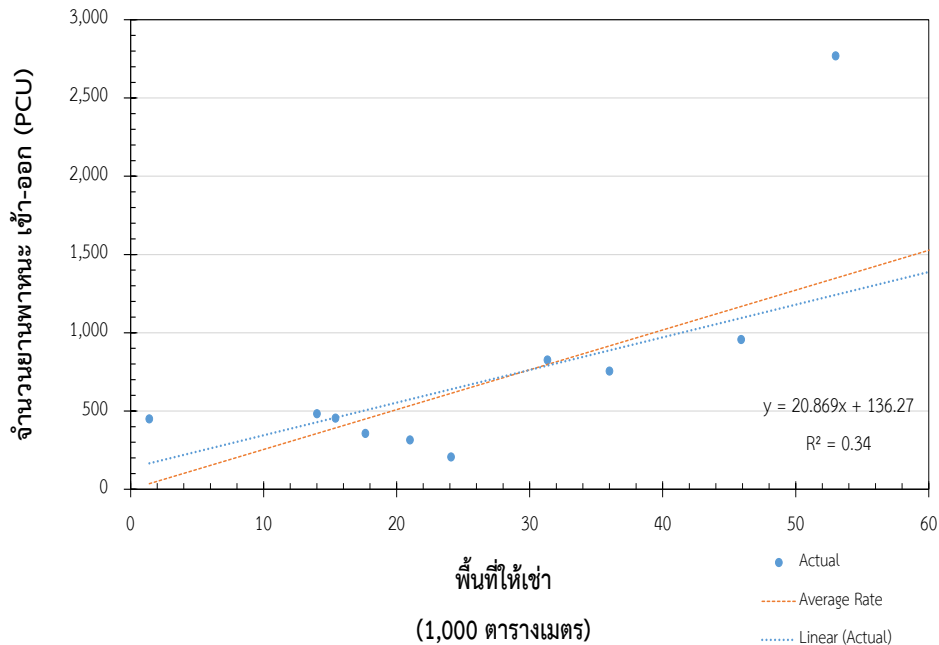
ตลาดนัด วันธรรมดา ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.



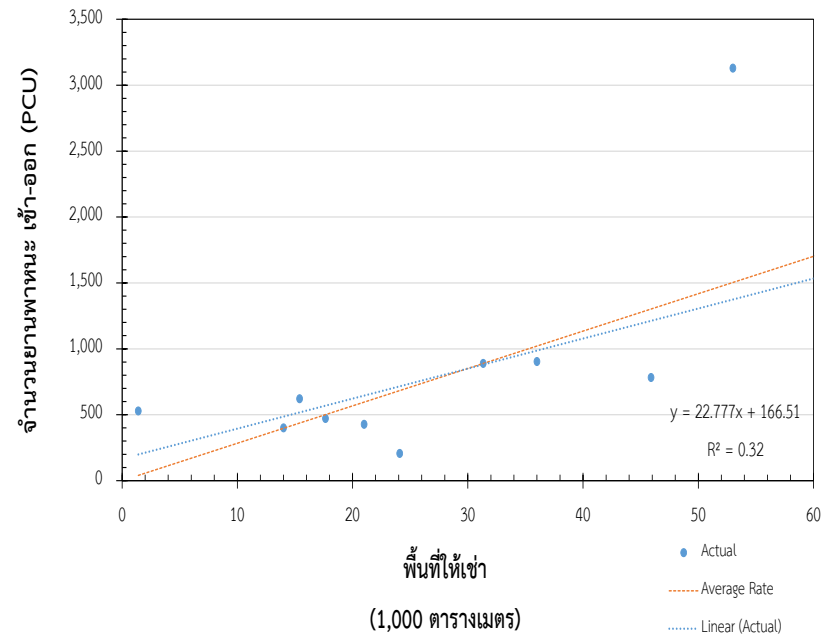
จำนวนข้อมูล	11
เข้า	61.1%
ออก	38.9%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	23.90
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	10.54 – 350.00

อัตราการเกิดการเดินทาง

วันเสาร์ ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.



วันอาทิตย์ ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.

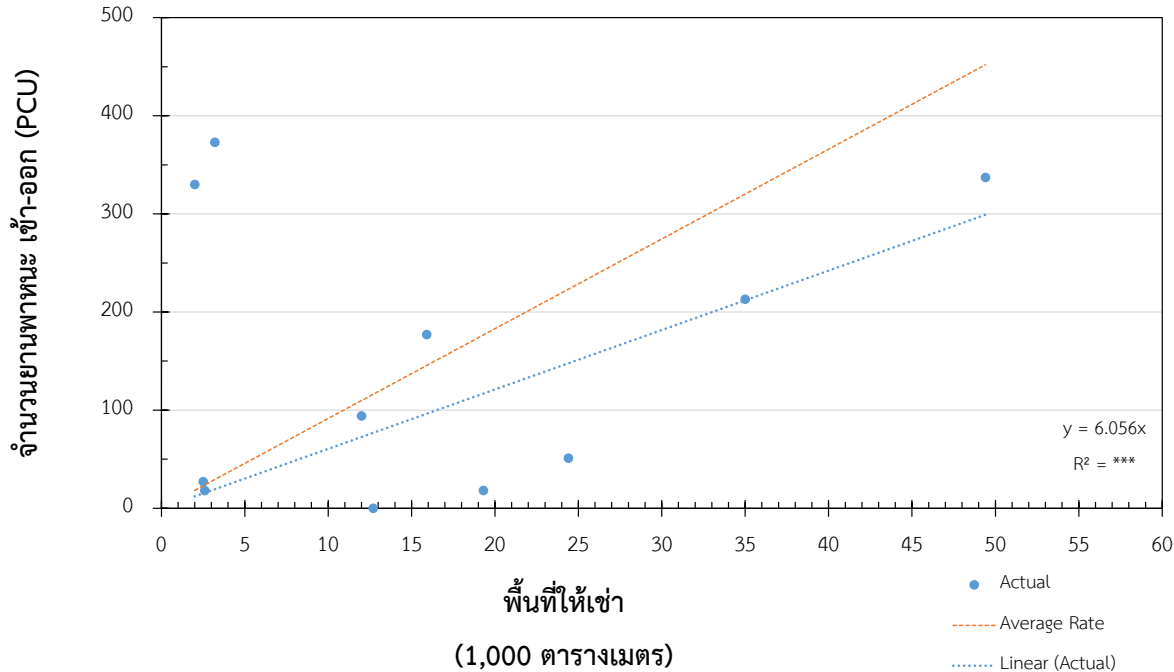


จำนวนข้อมูล	11
เข้า	57.0%
ออก	43.0%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	25.44
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	8.55 - 320.71

จำนวนข้อมูล	11
เข้า	56.7%
ออก	43.3%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	28.37
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	8.55 - 377.86

อัตราการเกิดการเดินทาง

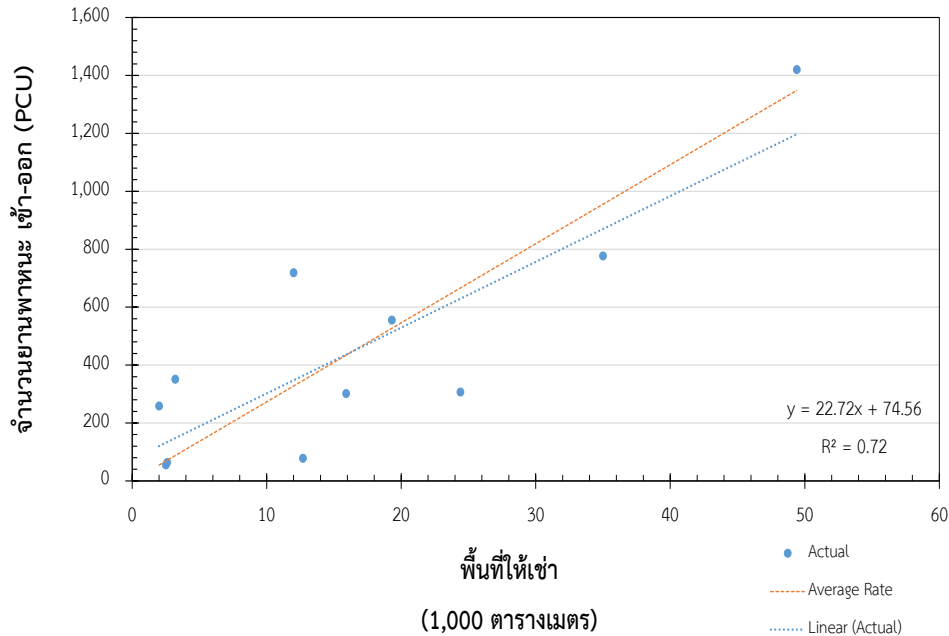
ศูนย์การค้าชุมชน วันธรรมดา ช่วงเวลา 6:00-8:00 น.



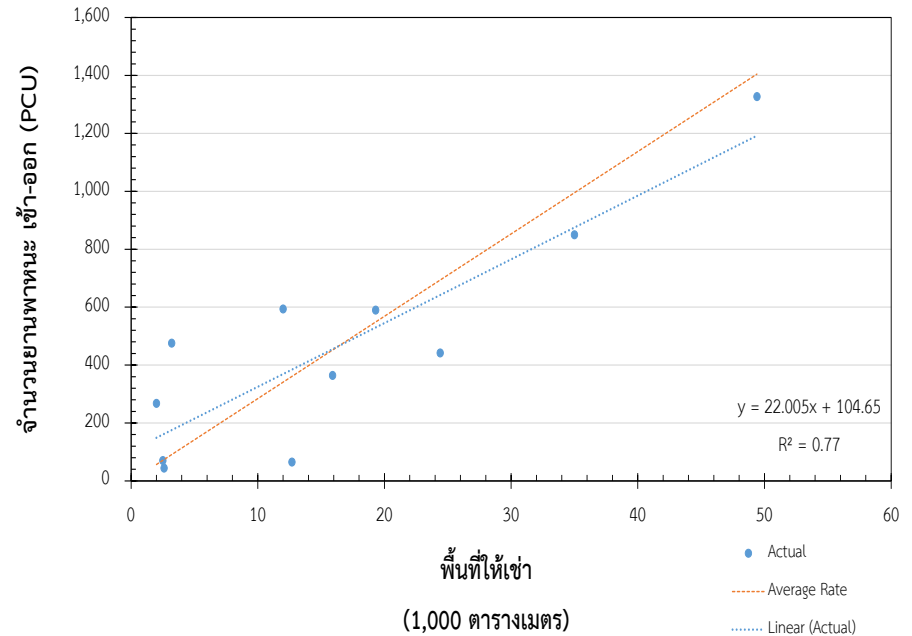
จำนวนข้อมูล	11
เข้า	48.3%
ออก	51.7%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	9.15
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	0.93 – 165.00

อัตราการเกิดการเดินทาง

วันธรรมดา ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.



ช่วงเวลา 12:00-14:00 น.

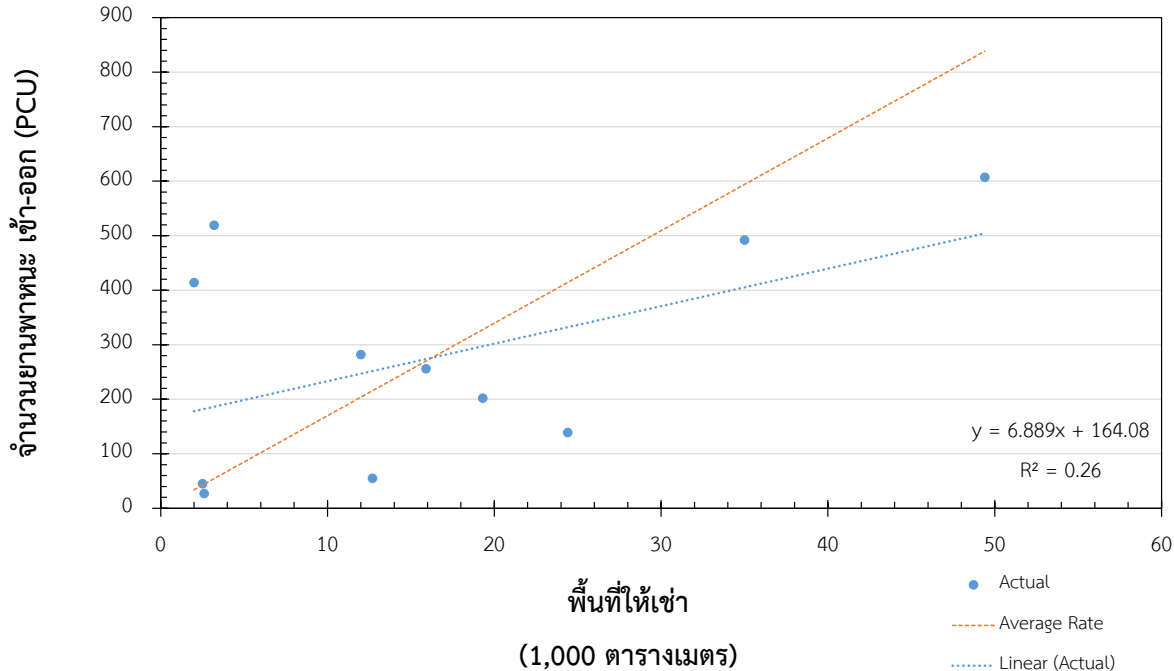


จำนวนข้อมูล	11
เข้า	52.0%
ออก	48.0%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	27.30
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	6.14 – 129.50

จำนวนข้อมูล	11
เข้า	52.0%
ออก	48.0%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	28.44
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	5.12 – 148.75

อัตราการเกิดการเดินทาง

วันเสาร์ ช่วงเวลา 08:00-10:00 น.

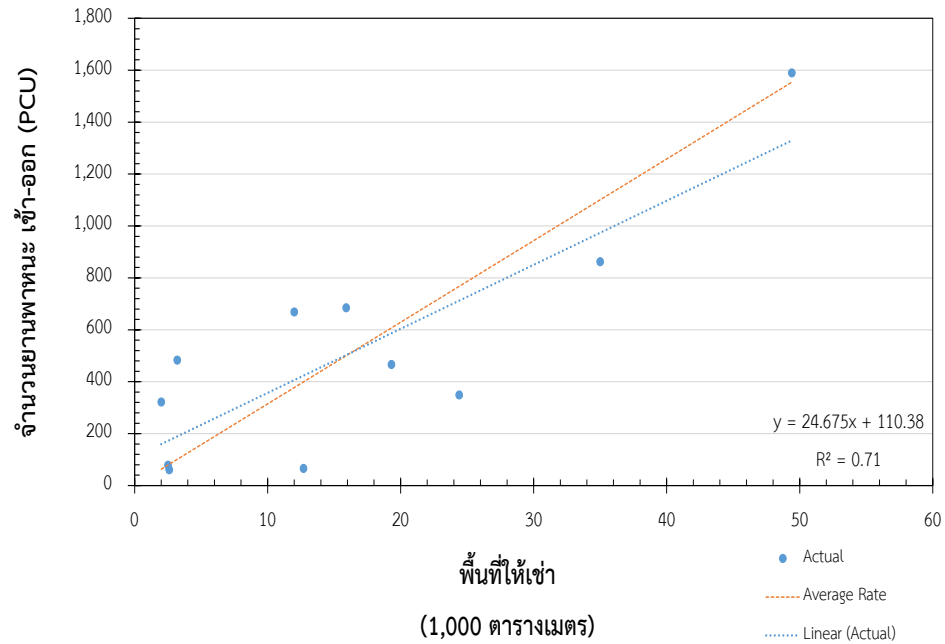
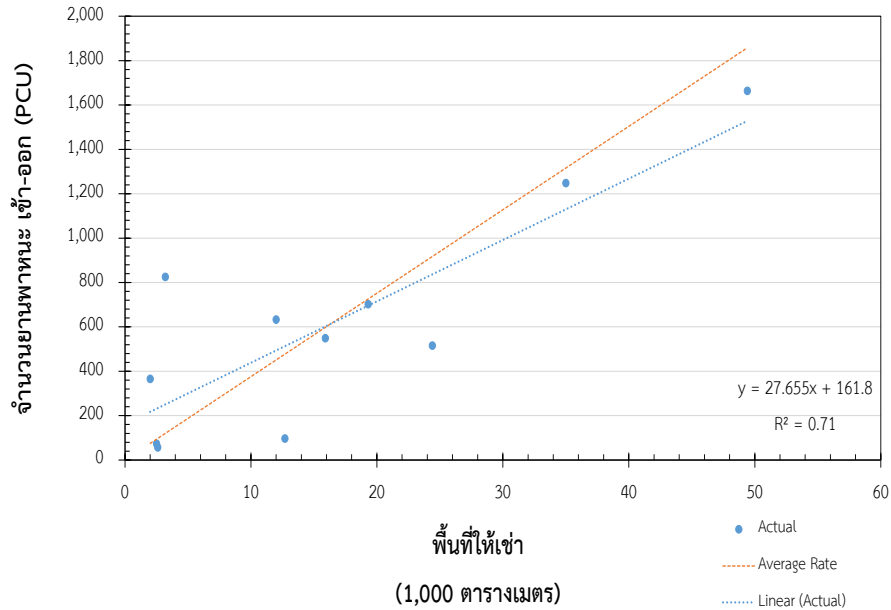


จำนวนข้อมูล	11
เข้า	56.4%
ออก	43.6%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	16.97
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	4.33 – 207.00

อัตราการเกิดการเดินทาง

วันเสาร์ ช่วงเวลา 12:00-14:00 น.

ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.

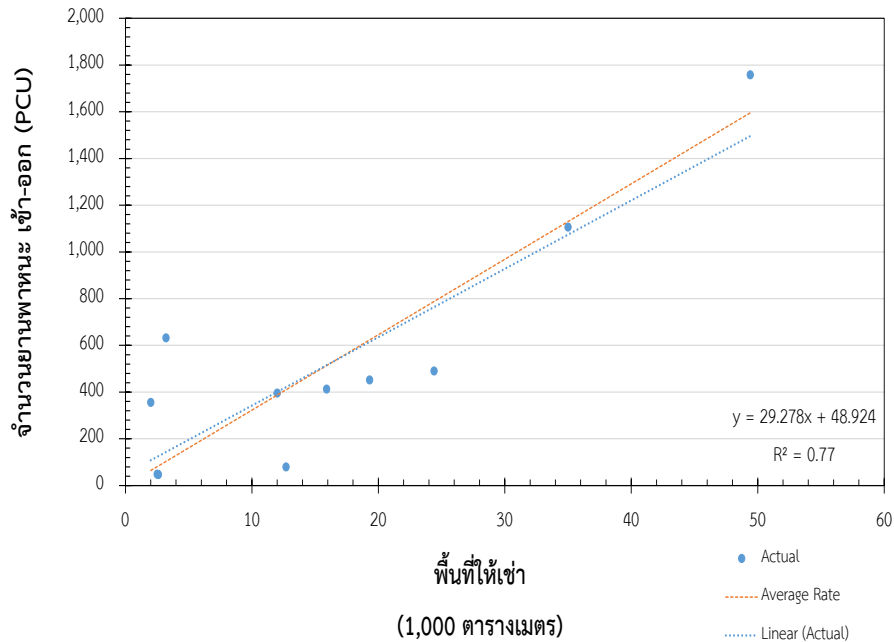


จำนวนข้อมูล	11
เข้า	52.0%
ออก	48.0%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	37.60
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	7.64 – 257.81

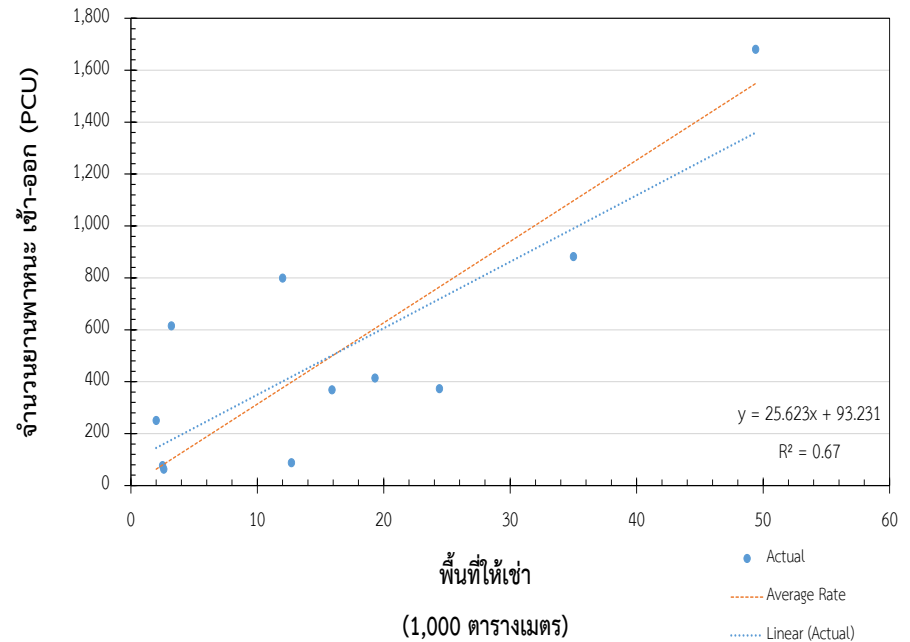
จำนวนข้อมูล	11
เข้า	51.1%
ออก	48.9%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	31.46
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	5.20 – 161.00

อัตราการเกิดการเดินทาง

วันอาทิตย์ ช่วงเวลา 12:00-14:00 น.



ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.



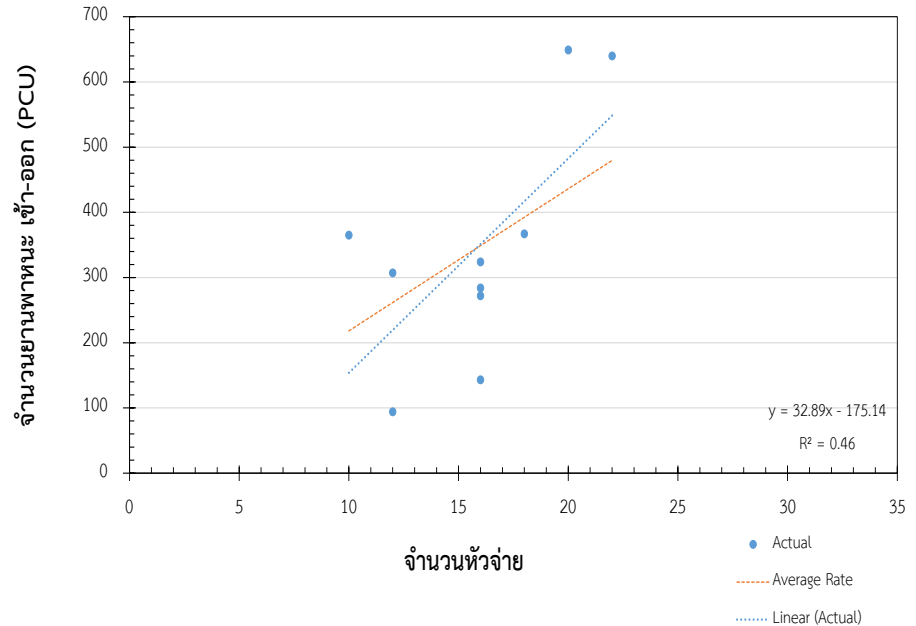
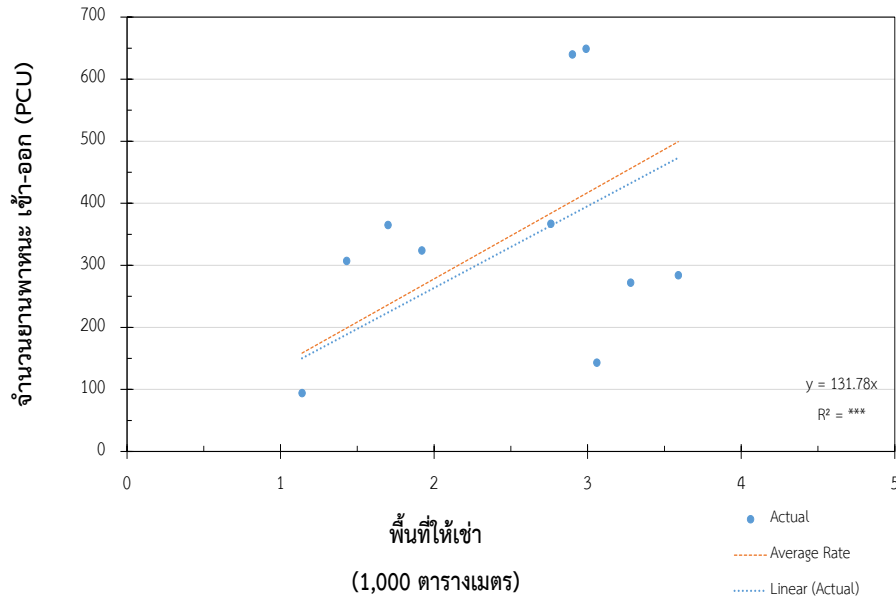
จำนวนข้อมูล	11
เข้า	48.5%
ออก	51.4%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	32.28
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	5.20 – 161.00

จำนวนข้อมูล	11
เข้า	48.7%
ออก	51.3%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	31.35
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	6.93 – 197.50

อัตราการเกิดการเดินทาง

สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

วันธรรมดา ช่วงเวลา 6:00-8:00 น.



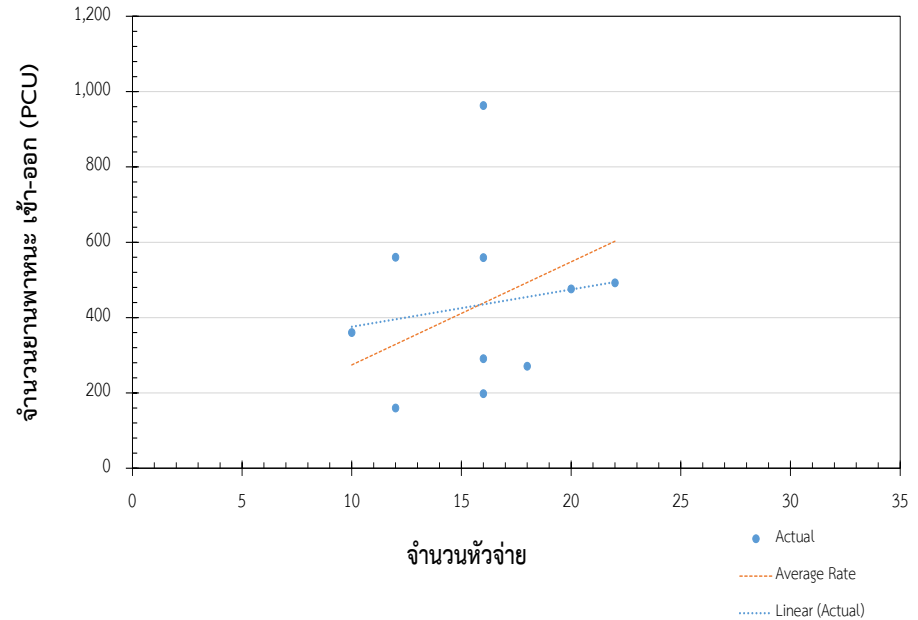
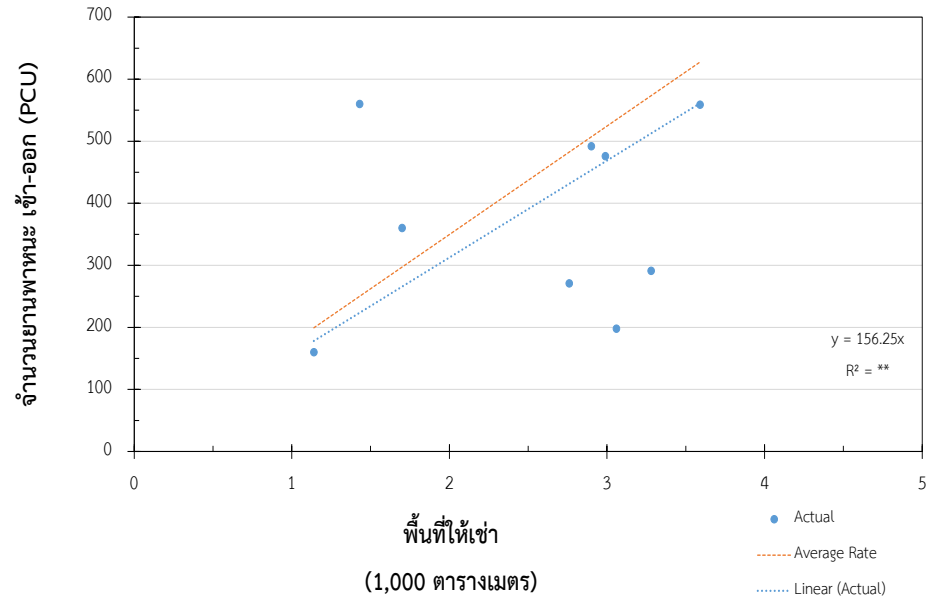
จำนวนข้อมูล	10
เข้า	51.8%
ออก	48.2%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	139.08
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	46.73 – 220.69

จำนวนข้อมูล	10
เข้า	51.8%
ออก	48.2%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ จำนวนหัวจ่าย)	21.80
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ จำนวนหัวจ่าย)	7.83 – 36.5

อัตราการเกิดการเดินทาง

สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

วันธรรมดา ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.



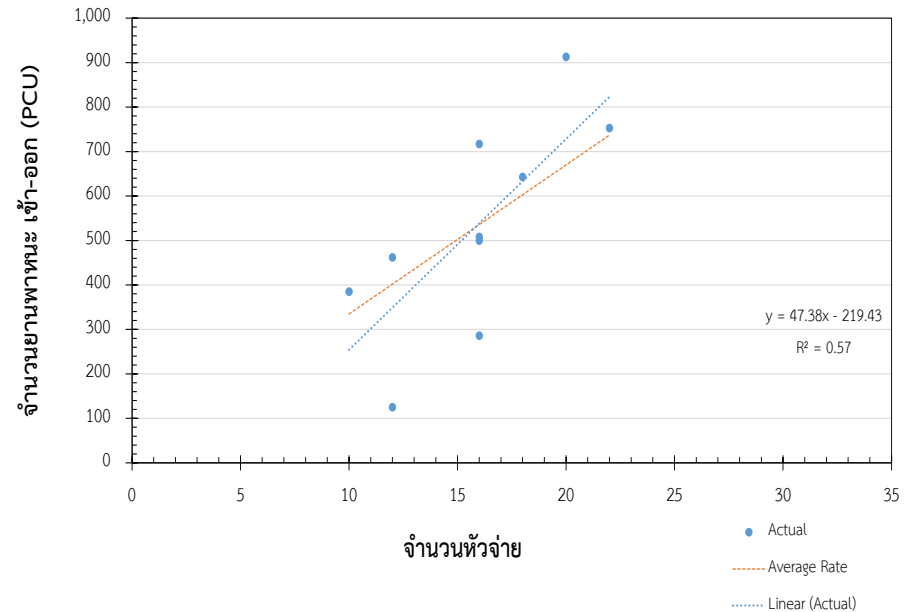
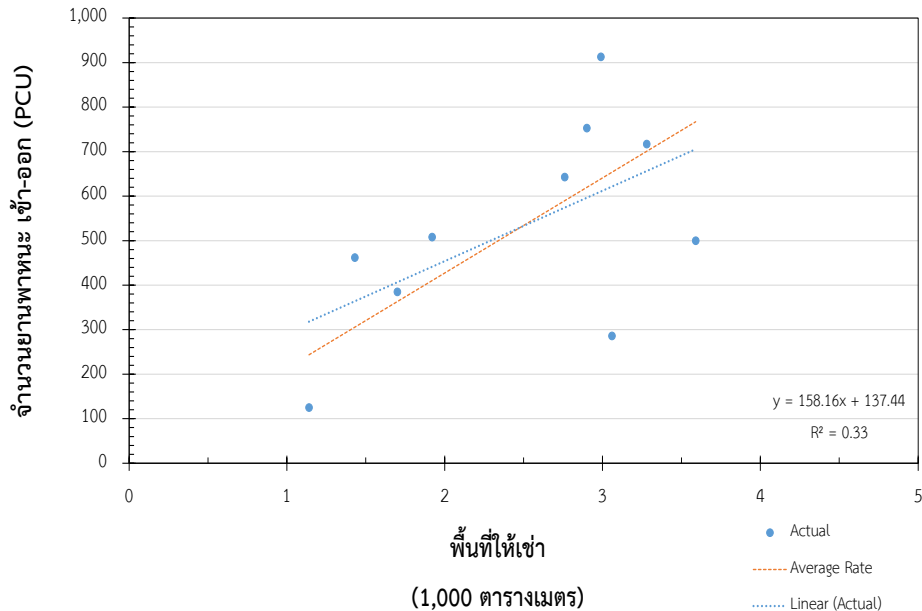
จำนวนข้อมูล	10
เข้า	51.5%
ออก	48.5%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	174.81
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	64.71 – 501.56

จำนวนข้อมูล	10
เข้า	51.5%
ออก	48.5%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ จำนวนหัวจ่าย)	27.41
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ จำนวนหัวจ่าย)	12.38 – 60.19

อัตราการเกิดการเดินทาง

สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

วันเสาร์ ช่วงเวลา 8:00-10:00 น.



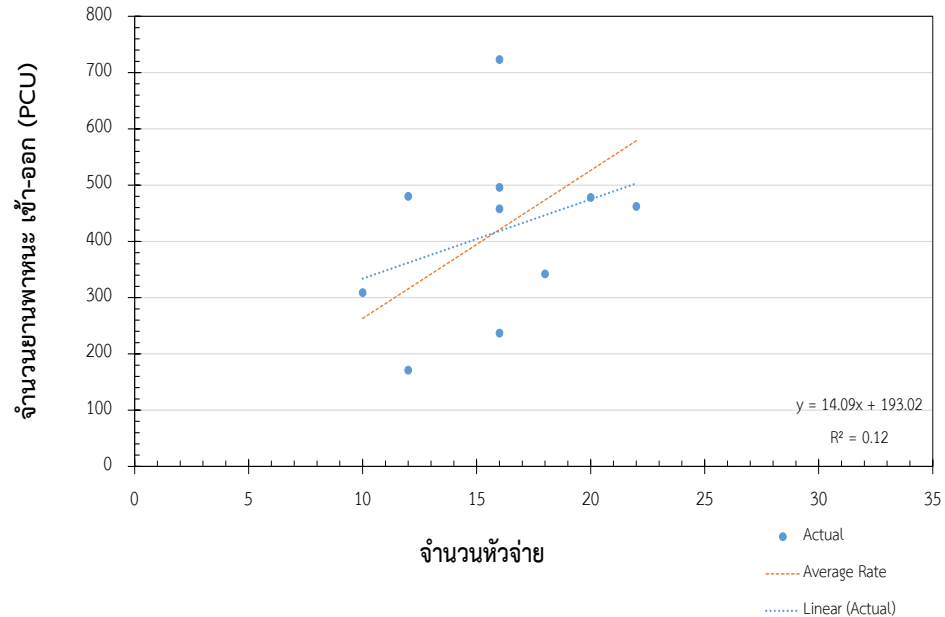
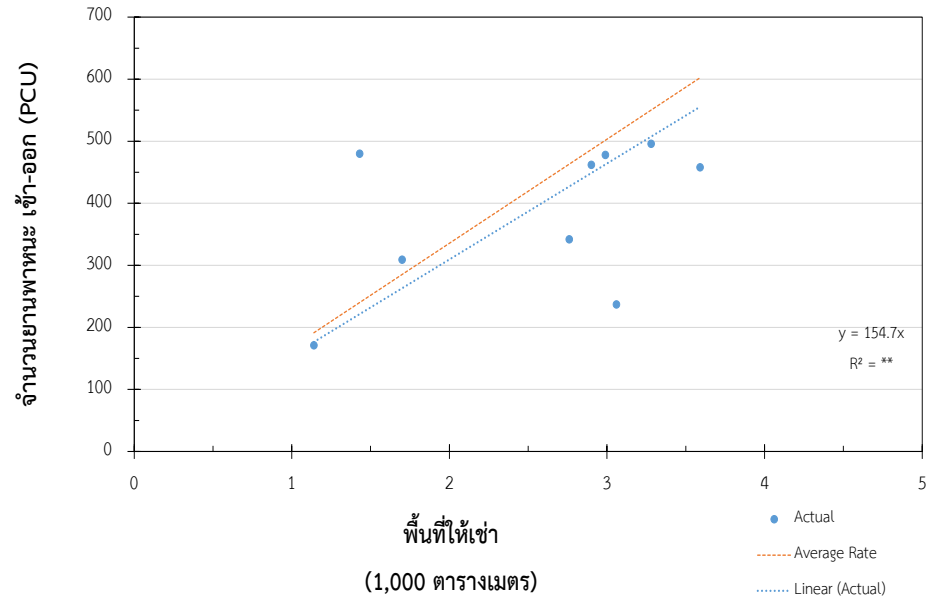
จำนวนข้อมูล	10
เข้า	51.0%
ออก	49.0%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	213.65
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	93.46 – 323.08

จำนวนข้อมูล	10
เข้า	51.0%
ออก	49.0%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ จำนวนหัวจ่าย)	33.49
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ จำนวนหัวจ่าย)	10.42 – 45.65

อัตราการเกิดการเดินทาง

สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

วันเสาร์ ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.



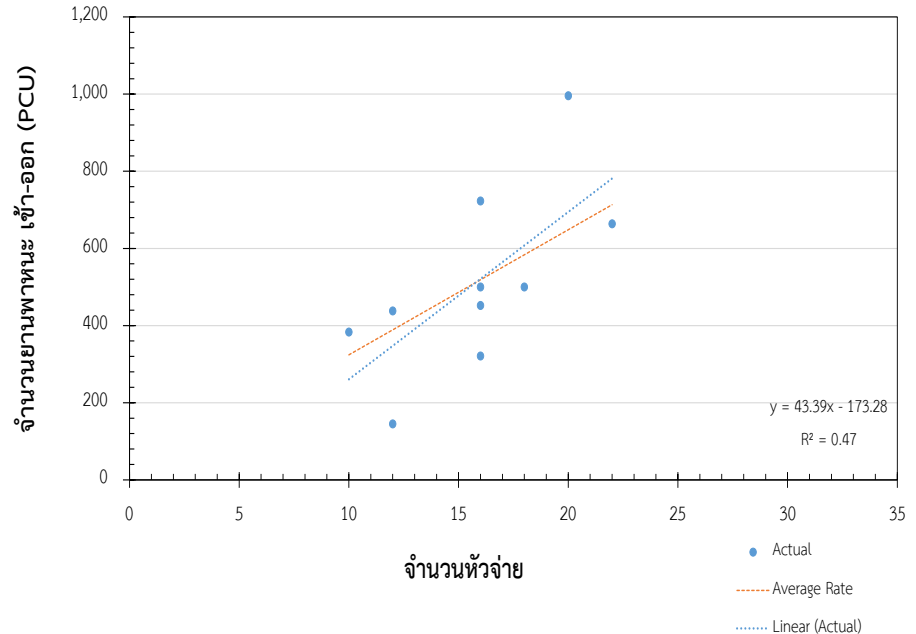
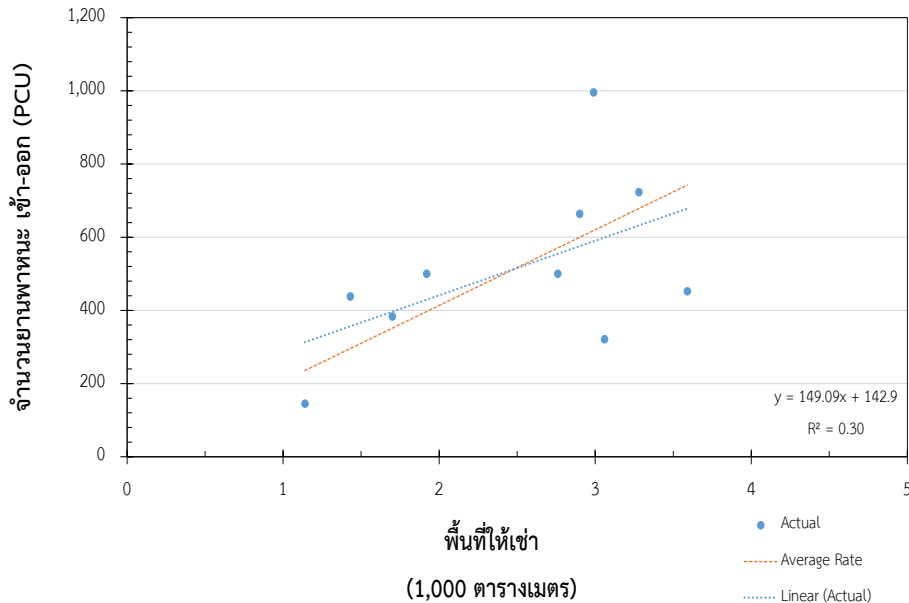
จำนวนข้อมูล	10
เข้า	50.4%
ออก	49.06%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	167.78
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	77.45 – 376.56

จำนวนข้อมูล	10
เข้า	50.4%
ออก	49.6%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ จำนวนหัวจ่าย)	26.3
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ จำนวนหัวจ่าย)	14.25 – 45.19

อัตราการเกิดการเดินทาง

สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

วันอาทิตย์ ช่วงเวลา 9:00-11:00 น.



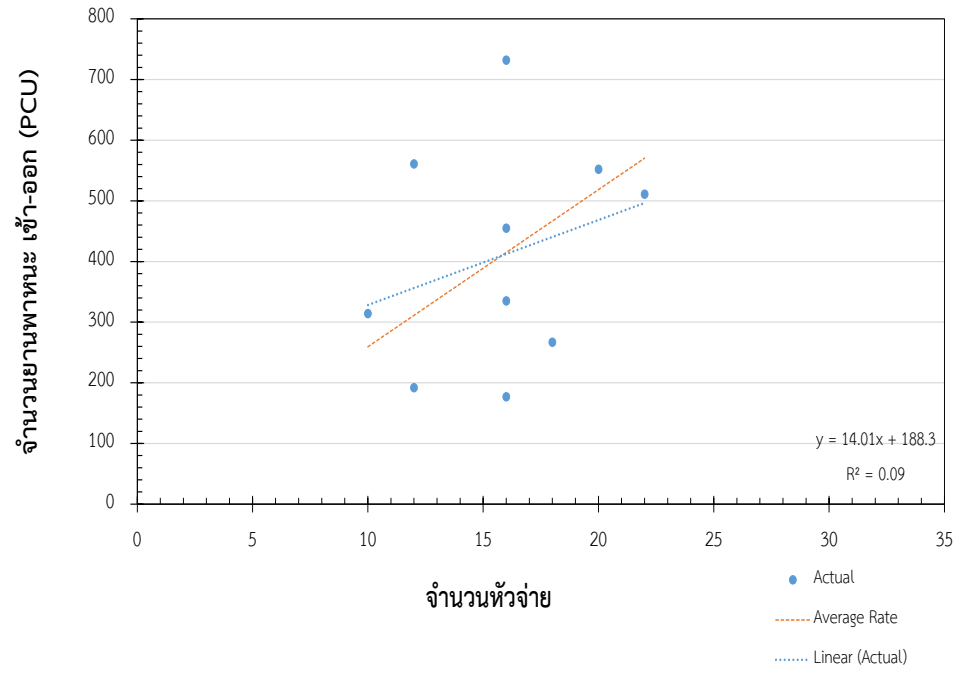
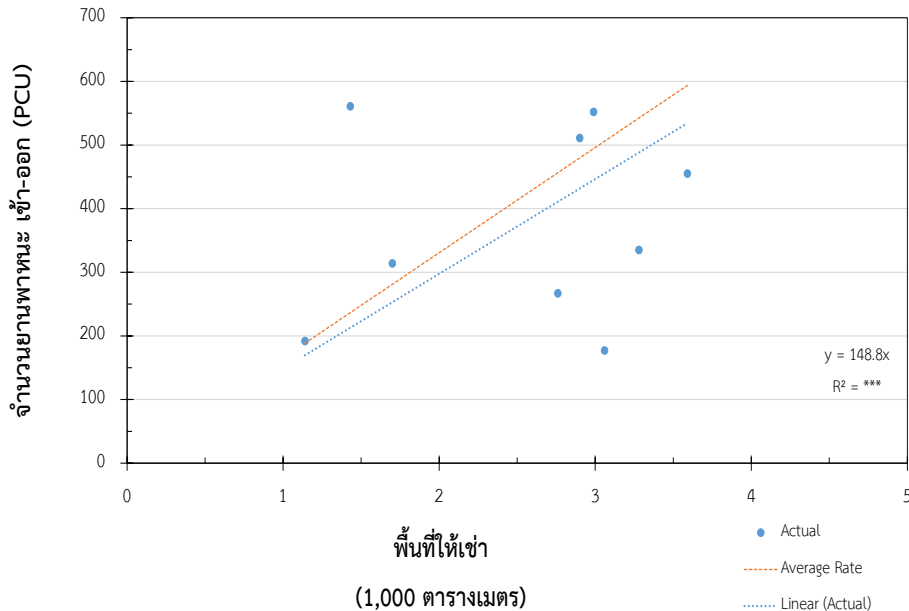
จำนวนข้อมูล	10
เข้า	51.4%
ออก	48.6%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	206.78
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	104.90 – 331.11

จำนวนข้อมูล	10
เข้า	51.4%
ออก	48.6%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ จำนวนหัวจ่าย)	32.42
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ จำนวนหัวจ่าย)	12.08 – 49.80

อัตราการเกิดการเดินทาง

สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

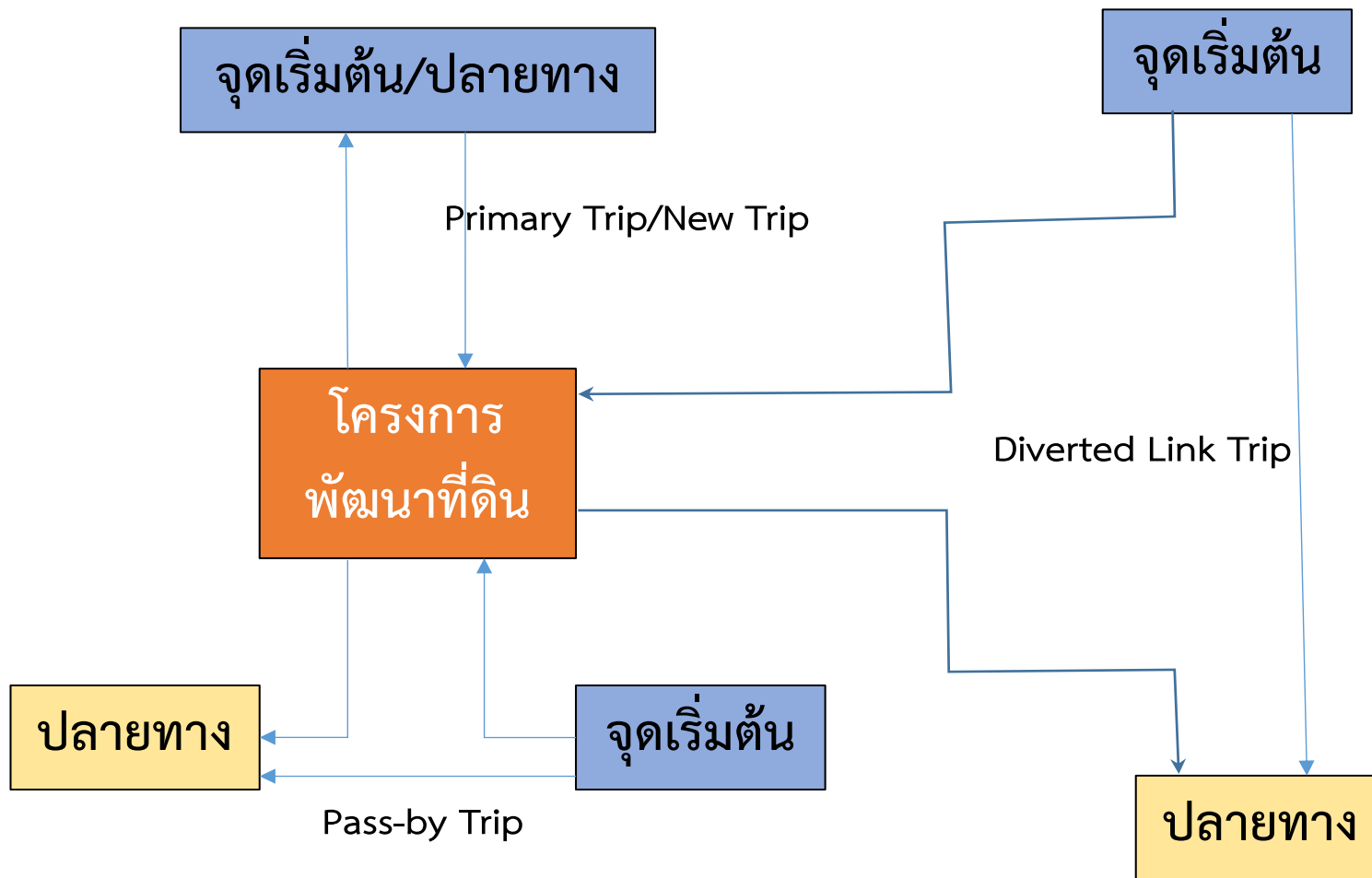
วันอาทิตย์ ช่วงเวลา 16:00-18:00 น.



จำนวนข้อมูล	10
เข้า	50.4%
ออก	49.6%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	165.36
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ 1,000 ตารางเมตร)	57.84 – 392.31

จำนวนข้อมูล	10
เข้า	50.4%
ออก	49.6%
อัตราการเกิดการเดินทางเฉลี่ย (ต่อ จำนวนหัวจ่าย)	25.92
ช่วงของอัตราการเกิดการเดินทาง (ต่อ จำนวนหัวจ่าย)	11.02 – 46.75

สัดส่วนของประเภทการเดินทาง



สัดส่วนของประเภทการเดินทาง

ห้างสรรพสินค้า

สถานที่ให้บริการ	การเดินทางใหม่ (ร้อยละ)				
	วันธรรมดา	วันเสาร์		วันอาทิตย์	
	16:00-18:00 น.	12:00-15:00 น.	16:00-19:00 น.	12:00-15:00 น.	16:00-19:00 น.
เซ็นทรัลพลาซ่า แจ้งวัฒนะ	75.1	84.7	88.5	96.2	85.7
เซ็นทรัลพลาซ่า ขอนแก่น	80.6	93.8	97.5	94.5	95.5
เซ็นทรัลพลาซ่า โคราช	89.1	86.0	91.4	91.7	96.5
เซ็นทรัลพลาซ่า เวสเกต	69.6	91.7	84.2	90.2	87.4
เซ็นทรัลพลาซ่า ศาลายา	88.4	85.1	69.7	62.2	68.1
เฉลี่ย	80.6	88.2	86.3	87.0	86.6
สูงสุด	89.1	93.8	97.5	96.2	96.5
ต่ำสุด	69.6	84.7	69.7	62.2	68.1

สัดส่วนของประเภทการเดินทาง

ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่

สถานที่ให้บริการ	การเดินทางใหม่ (ร้อยละ)		
	วันธรรมดา	วันเสาร์	วันอาทิตย์
	16:00-18:00 น.	16:00-19:00 น.	16:00-19:00 น.
เทสโก้ โลตัส ไฮเปอร์มาร์เก็ต สาขารังสิต	85.0	73.9	84.7
บิ๊กซี- อยุรยา	89.7	85.7	86.0
เทสโก้ โลตัส สาขาสระบุรี	78.5	80.8	83.9
เทสโก้ โลตัส ไฮเปอร์มาร์เก็ต สาขาโคราช	87.7	95.0	85.0
เทสโก้ โลตัส สาขาขอนแก่น	63.1	63.0	63.1
แมคโคร รามอินทรา	84.4	92.6	96.5
บิ๊กซี เชียงใหม่	80.7	84.3	85.0
เฉลี่ย	81.3	82.2	83.5
สูงสุด	89.7	95.0	96.5
ต่ำสุด	63.1	63.0	63.1

สัดส่วนของประเภทการเดินทาง

ตลาดนัด

สถานที่ให้บริการ	การเดินทางใหม่ (ร้อยละ)		
	วันธรรมดา	วันเสาร์	วันอาทิตย์
	16:00-18:00 น.	16:00-19:00 น.	16:00-19:00 น.
ตลาดนัด เลียบดวนรามอินทรา	45.8	53.6	69.8
ตลาดนัดเรือบิน	46.0	58.3	65.1
ตลาดนัด เท่งเถิดเทิง	51.7	53.7	65.0
ตลาดนัด นินจา	43.7	43.3	43.2
ตลาดนัด เปิดกรุสมบัติเซฟวัน	94.7	89.1	94.0
เฉลี่ย	56.3	59.6	67.4
สูงสุด	94.7	89.1	94.0
ต่ำสุด	43.7	43.3	43.2

สัดส่วนของประเภทการเดินทาง

ศูนย์การค้าชุมชน

สถานที่ให้บริการ	การเดินทางใหม่ (ร้อยละ)					
	วันธรรมดา		วันเสาร์		วันอาทิตย์	
	11:00-14:00 น.	16:00-18:00 น.	11:00-14:00 น.	16:00-18:00 น.	11:00-14:00 น.	16:00-18:00 น.
TheAvenue เกษตรนวมินทร์	97.9	98.2	94.9	96.3	93.5	92.9
The Avenue แจ้งวัฒนะ	81.8	65.7	71.5	73.2	79.5	75.8
พอร์โต้ ซิโน	53.4	41.8	21.2	42.6	29.5	65.3
Porto Go	15.8	2.4	2.0	1.4	1.5	1.2
One Nimman	55.0	65.7	63.2	67.4	60.4	67.1
เฉลี่ย	60.8	54.8	50.6	56.2	52.9	60.5
สูงสุด	97.9	98.2	94.9	96.3	93.5	92.9
ต่ำสุด	15.8	2.4	2.0	1.4	1.5	1.2

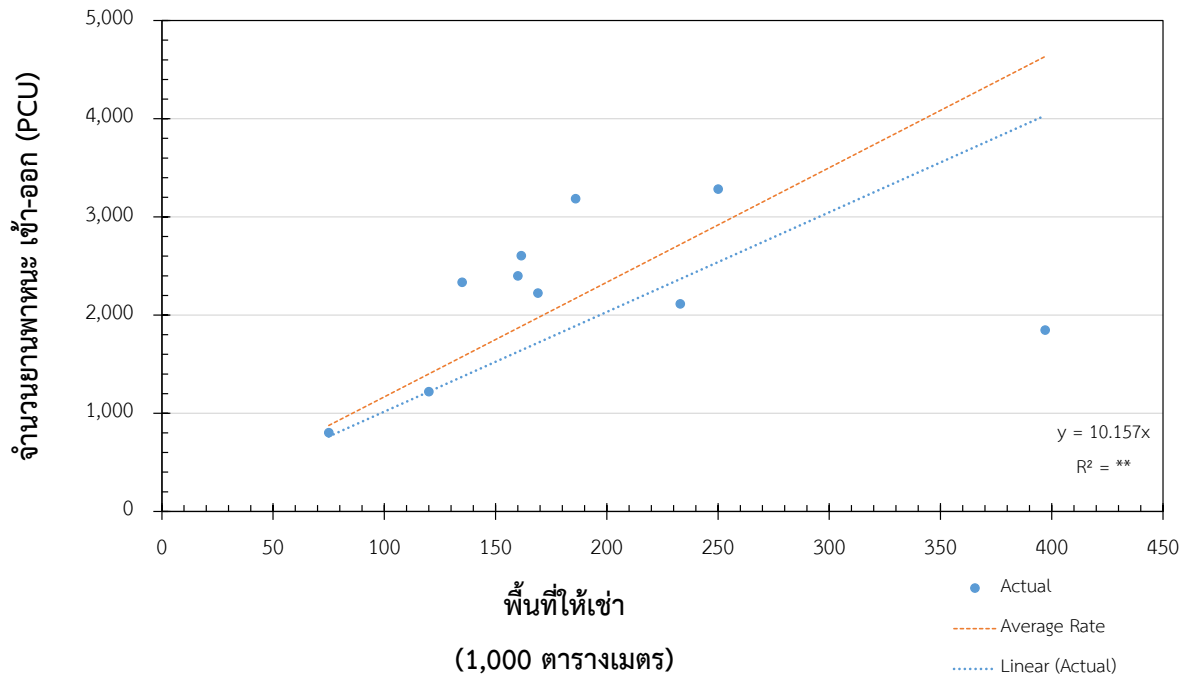
สัดส่วนของประเภทการเดินทาง

สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

สถานที่ให้บริการ	การเดินทางใหม่ (ร้อยละ)					
	วันธรรมดา		วันเสาร์		วันอาทิตย์	
	06:00-08:00 น.	16:00-18:00 น.	08:00-10:00 น.	16:00-19:00 น.	11:00-14:00 น.	16:00-19:00 น.
ตำแหน่งที่ 1 ปตท. บางปะอิน สายเอเชีย กม.55	11.9	12.4	5.9	6.5	10.1	13.6
ปั๊ม Esso ติดสนามบิน เชียงใหม่	36.4	35.9	33.3	40.0	42.7	39.9
ปตท. สระบุรี	24.7	28.7	19.8	6.2	17.4	24.5
ปตท. พระราม 2 ขา ออก กม.12	25.5	15.4	18.3	20.3	16.9	22.4
เฉลี่ย	24.6	23.1	19.3	18.2	21.8	25.1
สูงสุด	11.9	12.4	5.9	6.2	10.1	13.6
ต่ำสุด	11.9	12.4	5.9	6.2	10.1	13.6

ความต้องการที่จอดรถ

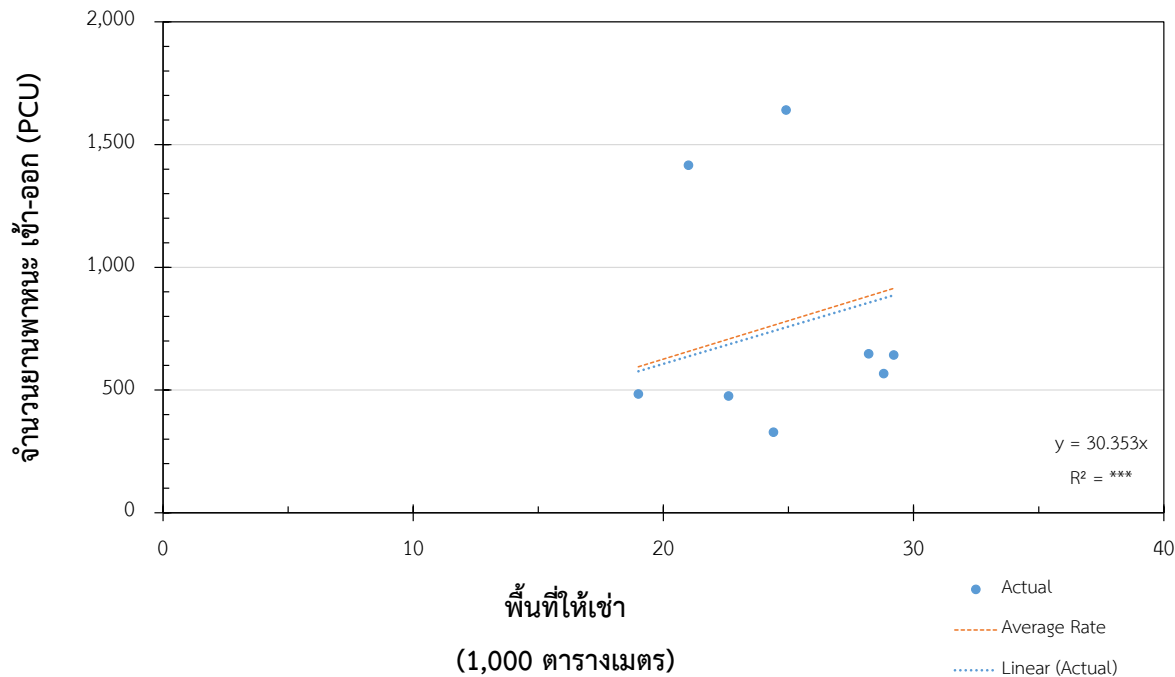
- ห้างสรรพสินค้า



จำนวนข้อมูล	10
ช่วงของความต้องการที่จอด (คันต่อ 1,000 ตารางเมตร)	4.65 – 17.29
ความต้องการที่จอดเฉลี่ย (คันต่อ 1,000 ตารางเมตร)	11.67
85% tile ความต้องการที่จอดเฉลี่ย (คันต่อ 1,000 ตารางเมตร)	16.78

ความต้องการที่จอดรถ

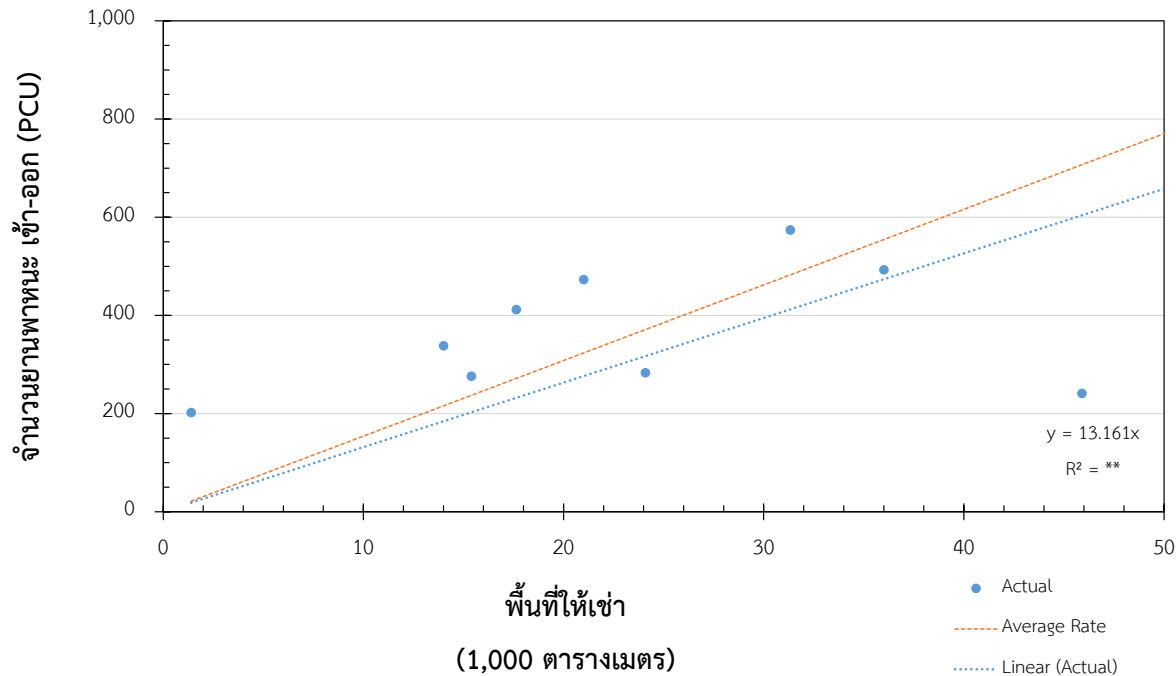
- ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่



จำนวนข้อมูล	8
ช่วงของความต้องการที่จอด (คั่นต่อ 1,000 ตารางเมตร)	13.44 – 67.43
ความต้องการที่จอดเฉลี่ย (คั่นต่อ 1,000 ตารางเมตร)	31.31
85% tile ความต้องการที่จอดเฉลี่ย (คั่นต่อ 1,000 ตารางเมตร)	63.88

ความต้องการที่จอดรถ

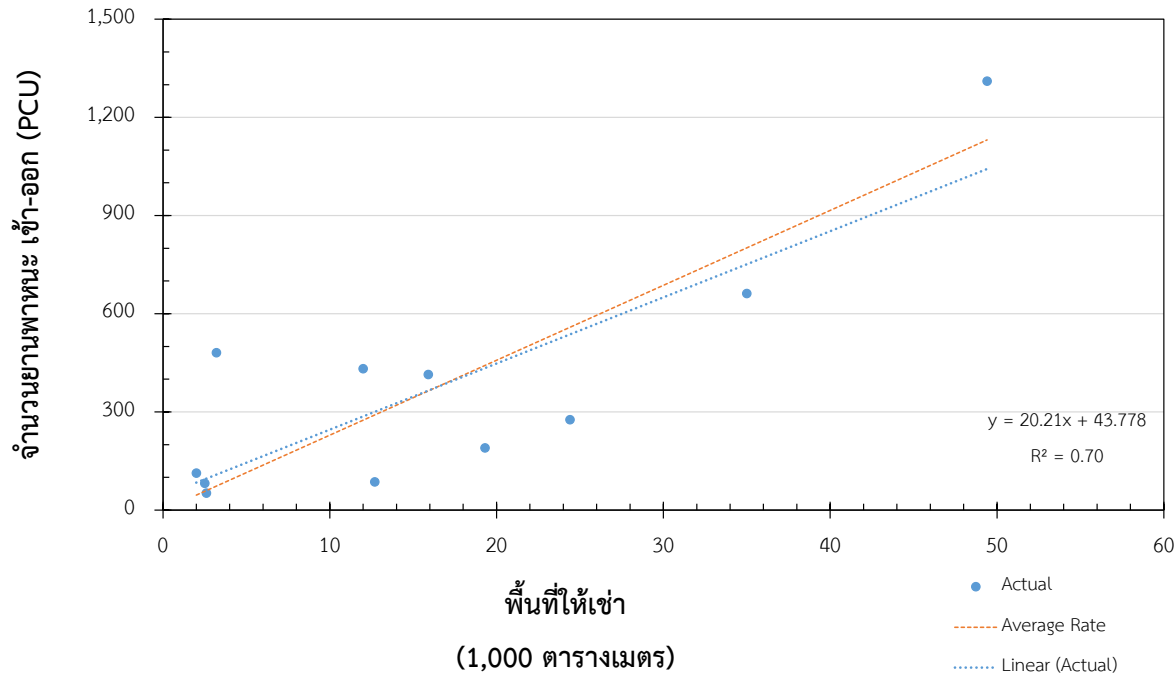
- ตลาดนัด



จำนวนข้อมูล	11
ช่วงของความต้องการที่จอด (คันต่อ 1,000 ตารางเมตร)	5.25 – 144.29
ความต้องการที่จอดเฉลี่ย (คันต่อ 1,000 ตารางเมตร)	15.40
85% tile ความต้องการที่จอดเฉลี่ย (คันต่อ 1,000 ตารางเมตร)	25.42

ความต้องการที่จอดรถ

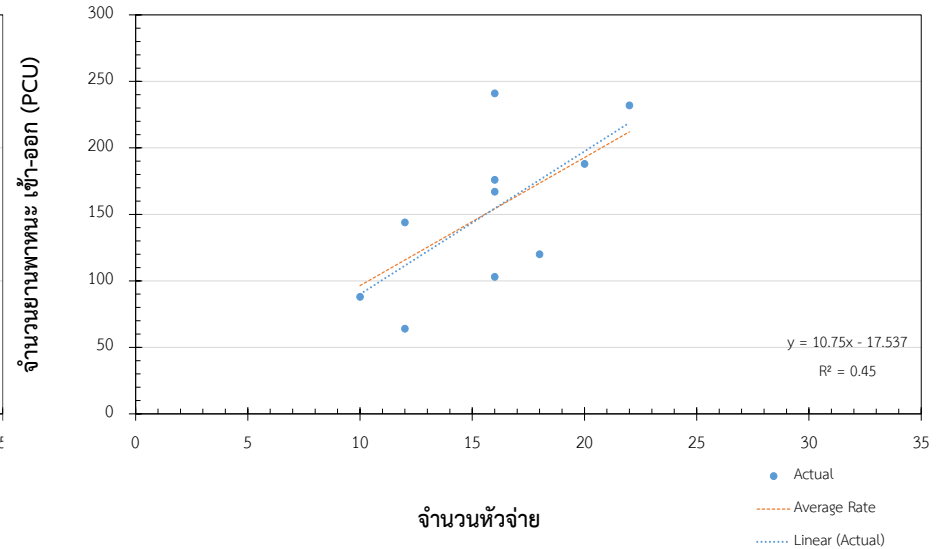
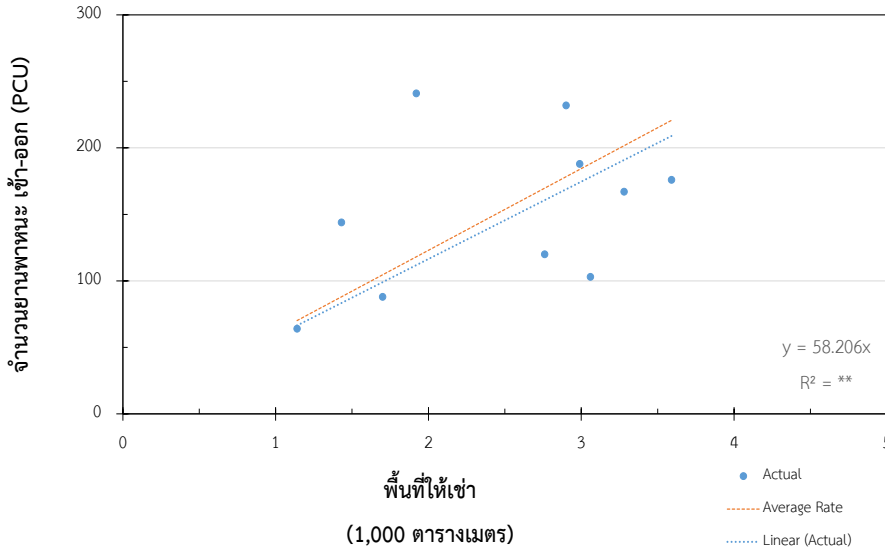
- ศูนย์การค้าชุมชน



จำนวนข้อมูล	11
ช่วงของความต้องการที่จอด (คั่นต่อ 1,000 ตารางเมตร)	22.9 – 150.31
ความต้องการที่จอดเฉลี่ย (คั่นต่อ 1,000 ตารางเมตร)	22.9
85% tile ความต้องการที่จอดเฉลี่ย (คั่นต่อ 1,000 ตารางเมตร)	49.32

ความต้องการที่จอดรถ

- สถานีบริการน้ำมัน



จำนวนข้อมูล	10
ช่วงของความต้องการที่จอด (คันต่อ 1,000 ตารางเมตร)	33.66 – 125.52
ความต้องการที่จอดเฉลี่ย (คันต่อ 1,000 ตารางเมตร)	61.49
85% tile ความต้องการที่จอดเฉลี่ย (คันต่อ 1,000 ตารางเมตร)	93.45

จำนวนข้อมูล	10
ช่วงของความต้องการที่จอด (คันต่อหัวจ่าย)	5.33 – 15.06
ความต้องการที่จอดเฉลี่ย (คันต่อหัวจ่าย)	9.64
85% tile ความต้องการที่จอดเฉลี่ย (คันต่อหัวจ่าย)	11.65

แนวทางการจัดทำผลการประเมินผลกระทบของ การจราจร



แนวทางการจัดทำผลการประเมินผลกระทบของการจราจร

1) ประเภทของการพัฒนาที่ดินสำหรับการประเมินผลกระทบของการจราจร

ลำดับที่	รูปแบบการพัฒนาที่ดิน	ความหมาย
1	ห้างสรรพสินค้า*/ศูนย์การค้าชุมชน	ร้านค้าขายปลีกขนาดใหญ่ซึ่งมีสินค้าหลากหลายประเภทแยกตามแผนก โดยไม่มีการขายผ่านตัวแทนจำหน่าย
2	ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่*/ ร้านค้าส่งขนาดใหญ่*	ร้านค้าแบบบริการตนเองอันเป็นรูปแบบหนึ่งของร้านขายของชำ ซึ่งเสนอขายสินค้าอาหารและของใช้ในครัวเรือนหลายประเภทโดยจัดจำแนกไว้ตามแผนก
3	หมู่บ้านจัดสรร*	สถานที่หรือบริเวณที่มีผู้ประกอบการยื่นขออนุญาตจัดสรรแบ่งแปลงที่ดินสำหรับลงทุนปลูกสร้างบ้านเพื่อขายให้กับผู้ที่สนใจจะซื้อ รวมถึงยังมีพื้นที่ต่าง ๆ รอบบริเวณโครงการที่ปลูกสร้างให้ผู้เช่ามาอยู่ได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน
4	อาคารชุด*	ที่อยู่อาศัยรูปแบบหนึ่งที่เจ้าของห้องชุดจะต้องแบ่งปันกรรมสิทธิ์หรือความเป็นเจ้าของร่วมกับเจ้าของห้องชุดอื่น ๆ ในพื้นที่ส่วนกลาง
5	อาคารสำนักงาน*	สถานที่ในการทำงาน บริหารงาน จัดการเกี่ยวกับข้อมูลและเอกสาร
6	โรงแรม*	สถานที่ประกอบการเชิงการค้าที่นักธุรกิจตั้งขึ้น เพื่อบริการผู้เดินทางในเรื่องของที่พักร้านอาหาร และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพักอาศัยและเดินทาง

แนวทางการจัดทำผลการประเมินผลกระทบของการจราจร

ลำดับที่	รูปแบบการพัฒนาที่ดิน	ความหมาย
7	โรงเรียน*	สถานพัฒนาเด็กปฐมวัย โรงเรียน ศูนย์การเรียน หน่วยงานการศึกษาหรือหน่วยงานอื่นของรัฐ หรือ ของเอกชนที่มีอำนาจหน้าที่หรือมีวัตถุประสงค์ในการจัดการศึกษาในหลักสูตรการศึกษาระดับ อนุบาล ประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา และ อาชีวศึกษา
8	วิทยาลัย*/มหาวิทยาลัย*	สถาบันอุดมศึกษาที่เปิดสอนด้านวิชาการ และวิชาชีพชั้นสูงหลายสาขาวิชา
9	ตลาดนัด*/ตลาดสด*	สถานที่ที่เป็นชุมชนเพื่อซื้อและขายสินค้า ทั้งในรูปแบบของวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปเป็นประจำ เป็นครั้งคราวหรือตามวันที่กำหนด
10	นิคมอุตสาหกรรม*	เขตพื้นที่ดินซึ่งจัดสรรไว้สำหรับโรงงานอุตสาหกรรมเข้าไปอยู่รวมกันอย่างเป็นสัดส่วน
11	โรงพยาบาล*/สถานพยาบาล*	สถานพยาบาล หรือ ศูนย์การแพทย์ เป็นสถานที่สำหรับให้บริการด้านสุขภาพให้กับผู้ป่วย
12	หอประชุม*/สถานจัดงานแสดงสินค้า	สถานที่จัดแสดงงานนิทรรศการ แสดงสินค้าและการประชุมขนาดใหญ่

แนวทางการจัดทำผลการประเมินผลกระทบของการจราจร

ลำดับที่	รูปแบบการพัฒนาที่ดิน	ความหมาย
13	สนามกีฬา*	สถานที่ที่สร้างขึ้น เพื่อใช้ในการแข่งขันกีฬา มีพื้นที่สำหรับการแข่งขัน และพื้นที่สำหรับผู้ชมที่ออกแบบมานั่ง หรือนั่งยืน เพื่อชมการแข่งขัน
14	สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง	สถานที่ที่ใช้ในการเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงแก่ยานพาหนะ
15	ร้านอาหาร*	สถานที่บริการอาหารตามความต้องการของลูกค้า
16	ร้านค้าวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่	ร้านค้าขายวัสดุก่อสร้างขนาดใหญ่ แบ่งแยกสินค้าตามแผนก
17	สถานีขนส่งสินค้า/ผู้โดยสาร	เป็นศูนย์ที่ใช้ในการรวบรวมและกระจายสินค้า จากต้นทางไปยัง ปลายทางต่างๆ ซึ่งอยู่ในความกำกับดูแลของภาครัฐ / สถานีให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยรถประจำทาง ระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัด
18	สวนสนุก/สวนสัตว์	สถานที่ที่เป็นแหล่งรวมความสนุกเพลิดเพลิน เพื่อให้บริการแก่ประชาชน มักมีเครื่องเล่นต่าง ๆ และการแสดงความสามารถของคน และสัตว์
19	การพัฒนาที่ดินในรูปแบบอื่น ที่มีอัตราการเกิดการเดินทาง/ลักษณะที่ตั้งของโครงการ ตามที่กรมทางหลวงกำหนด	

* ประเภทอาคารที่เข้าข่ายต้องมีการศึกษาผลกระทบของการจราจร (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2562)

แนวทางการจัดทำผลการประเมินผลกระทบของการจราจร

2) เหตุอันควร

- การพัฒนาที่ดินประเภทใด ที่ทำให้ปริมาณจราจรบนถนนโดยรอบเพิ่มขึ้นถึงระดับตั้งแต่ 100 คัน/ชั่วโมง
- พื้นที่ใกล้เคียงของพื้นที่โครงการมีปัญหการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
- ความอ่อนไหวของพื้นที่ชุมชนบริเวณใกล้พื้นที่โครงการ
- การพัฒนาดังกล่าวเพิ่มการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะ หรือคนเดินเท้า
- เพื่อความปลอดภัยต่อคนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน
- ทาง เข้า-ออก อยู่ใกล้ทางแยก หรือจุดเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก
- โครงการมีจุดรับผู้โดยสาร หรือจุดตรวจ บริเวณทางเข้าที่มีระยะห่างน้อย จนอาจทำให้เกิดปัญหาแควคอยล่าเข้ามาบนถนนได้
- เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่
- การขออนุญาตมีไว้นานแต่ไม่มีการก่อสร้าง (1-3 ปี)

แนวทางการจัดทำผลการประเมินผลกระทบของการจราจร

3. ขนาดพื้นที่/กรอบเวลา สำหรับการศึกษและประเมินผลกระทบของการจราจร

ปริมาณจราจรใหม่ (เทียบกับชั่วโมง)	ขนาดของพื้นที่ศึกษา
< 100	บริเวณทาง เข้า-ออก และทางแยกหรือทางเชื่อม (ในกรณีที่อยู่มุมทางแยกหรือทางเชื่อม)
100 - 200	ถนน ทางแยก ทางเชื่อม และทางเข้าทางด่วน ที่อยู่ในรัศมี 0.5 กิโลเมตรจากเขตที่ดิน รวมถึงทางแยกแรกในแต่ละทิศทาง หากทางแยกนั้นอยู่ไกลเกินกว่ารัศมีที่กำหนด
> 200 - 500	ถนน ทางแยก ทางเชื่อม และทางเข้าทางด่วน ที่อยู่ในรัศมี 1 กิโลเมตร จากเขตที่ดิน รวมถึงทางแยกแรกในแต่ละทิศทาง หากทางแยกนั้นอยู่ไกลเกินกว่ารัศมีที่กำหนด
>500	ถนน ทางแยก ทางเชื่อม และทางเข้าทางด่วน ที่อยู่ในรัศมี 3 กิโลเมตร จากเขตที่ดิน รวมถึงทางแยกแรกในแต่ละทิศทาง หากทางแยกนั้นอยู่ไกลเกินกว่ารัศมีที่กำหนด

แนวทางการจัดทำผลการประเมินผลกระทบของการจราจร

3. ขนาดพื้นที่/กรอบเวลา สำหรับการศึกษาระเมินผลกระทบของการจราจร

ลักษณะของการพัฒนาที่ดิน (เกี่ยวข้องกับชั่วโมง)	กรอบเวลาของการศึกษา
< 500	<ul style="list-style-type: none">● วันเปิดใช้งานของโครงการ โดยสมมติให้มีการใช้งานเต็มพื้นที่
≥ 500	<ul style="list-style-type: none">● วันเปิดใช้งานของโครงการ โดยสมมติให้มีการใช้งานเต็มพื้นที่● 5 ปี หลังจากมีการใช้งานเต็มพื้นที่
การพัฒนาที่ดินที่มีหลายเฟสการพัฒนา	<ul style="list-style-type: none">● วันเปิดใช้งานของโครงการของแต่ละเฟส โดยสมมติให้มีการใช้งานเต็มพื้นที่ในแต่ละเฟส● 5 ปี หลังจากมีการใช้งานเต็มพื้นที่

แนวทางการจัดทำผลการประเมินผลกระทบของการจราจร

4. ช่วงเวลาสำหรับการศึกษาและประเมินผลกระทบของการจราจร

- วันธรรมดา

ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า: เวลา 06:00-08:00 น.

ชั่วโมงเร่งด่วนบ่าย: เวลา 16:00-18:00 น.

ชั่วโมงเร่งด่วนของสถานบริการ

- วันเสาร์

ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า: เวลา 08:00-10:00 น.

ชั่วโมงเร่งด่วนบ่าย: เวลา 16:00-18:00 น.

ชั่วโมงเร่งด่วนของสถานบริการ

- วันอาทิตย์

ชั่วโมงเร่งด่วนบ่าย: เวลา 16:00-18:00 น.

ชั่วโมงเร่งด่วนของสถานบริการ

แนวทางการจัดทำผลการประเมินผลกระทบของการจราจร

5. องค์ประกอบของรายงานศึกษาและประเมินผลกระทบของการจราจร

บทที่ 1: บทสรุปผู้บริหาร

- ตำแหน่งและขอบเขตของพื้นที่โครงการ
- ลักษณะของและรูปแบบของโครงการ
- ลักษณะที่ทำการศึกษา เช่น ศึกษาและประเมินผลกระทบของการจราจรบนโครงข่ายถนน หรือ การวิเคราะห์ผลกระทบของทางเชื่อม
- ภาพรวมของผลการวิเคราะห์
- บทสรุป
- ข้อเสนอแนะ

บทที่ 2: สภาพของพื้นที่โดยรอบของโครงการ

- ขอบเขตของพื้นที่ศึกษาสำหรับการประเมินผลกระทบของการจราจร
- โครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน รวมถึงโครงข่ายถนนในอนาคต (ถ้ามี)
- สภาพการจราจร และปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา
- การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา
- คนเดินเท้า
- อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

แนวทางการจัดทำผลการประเมินผลกระทบของการจราจร

บทที่ 3: การคาดการณ์ปริมาณจราจร

- ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาโครงการ (ตามกรอบเวลาสำหรับการศึกษา)
- ปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนเดิม ที่มาใช้พื้นที่ของโครงการ (ตามกรอบเวลาสำหรับการศึกษา)
- ปริมาณจราจรรวมบนโครงข่ายถนนบนพื้นที่ศึกษา (ตามกรอบเวลา)

บทที่ 4: การวิเคราะห์และประเมินสภาพการจราจร

- ระดับของการให้บริการ ความจุ ความล่าช้า ความยาวแถวคอย
- ความปลอดภัยทั้งของคนเดินเท้าและผู้ขับขี่
- การจัดการจราจรภายในโครงการ และ ความเพียงพอของที่จอดรถ

แนวทางการจัดทำผลการประเมินผลกระทบของการจราจร

บทที่ 5: สรุปผลการวิเคราะห์

- ผลกระทบของการจราจรจากการพัฒนาโครงการ
- สิ่งที่ต้องทำการปรับปรุงและแก้ไขเพื่อลดปัญหาผลกระทบการจราจรที่เกิดขึ้น

บทที่ 6: ข้อเสนอแนะ

- การจัดการทางเชื่อมและการไหลเวียนของการจราจรภายในพื้นที่โครงการ
- การปรับปรุงถนน/สัญญาณไฟ (ถ้ามี)
 - ภายในโครงการ
 - ภายนอกโครงการ
- ระบบขนส่งสาธารณะ คนเดินเท้า