

## บทที่ 6

### การติดตามตรวจสอบระบบคมนาคมขนส่ง

#### 6.1 แผนการดำเนินงาน

การติดตามตรวจสอบระบบคมนาคมขนส่ง ซึ่งอยู่ใกล้เคียงแนวสายทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี และ 2) บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี โดยได้ดำเนินการในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 ซึ่งมีรายละเอียด ดังแสดงในตารางที่ 6-1

ตารางที่ 6-1 แผนการติดตามตรวจสอบระบบคมนาคมขนส่ง  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินงาน
- ระบบคมนาคมขนส่ง	1. ปริมาณจราจร 2. สถิติอุบัติเหตุ ความรุนแรง และสาเหตุของอุบัติเหตุ	1. บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี 2. บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี	- ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 15-17 มกราคม 2566 - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 5-7 กุมภาพันธ์ 2566 - ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 6-8 มีนาคม 2566 - ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 2-4 เมษายน 2566 - ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 7-9 พฤษภาคม 2566 - ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 5-7 มิถุนายน 2566

#### 6.2 วิธีการเก็บข้อมูลปริมาณจราจร

การสำรวจปริมาณจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ได้อ้างอิงวิธีการต่าง ๆ ได้แก่ วิธีการสำรวจ การกำหนดเส้นทางที่ทำการสำรวจ การเก็บข้อมูลปริมาณจราจร และการแบ่งแยกประเภทยานยนต์ ซึ่งได้ใช้วิธีการสำรวจการจราจรแต่ละฝั่งจราจร แยกตามแต่ละประเภทของยานยนต์ หรือเรียกเทคนิควิธีการดังกล่าวว่า เทคนิค Mid-Block วัดอุปกรณ์ของการดำเนินการด้วยวิธีการดังกล่าว เพื่อสามารถนำผลการวิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับเปลี่ยนแปลงของปริมาณจราจรช่วงระยะก่อสร้างได้ ซึ่งรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินงาน มีดังนี้

1. จัดแบ่งประเภทของยานพาหนะเป็น 7 ประเภท ซึ่งเป็นการจำแนกประเภทยานยนต์ตามการสำรวจโดยทั่วไปของสำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6-2
2. เตรียมเครื่องมือ/อุปกรณ์ ได้แก่ กล้องวงจรปิด (CCTV) แบบบันทึกข้อมูลปริมาณจราจรในภาคสนาม อุปกรณ์ป้องกันอันตรายต่าง ๆ รวมทั้งฝักอบรมและชี้แจงเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในภาคสนาม
3. กำหนดจุดสำรวจ/ตำแหน่งของกล้องวงจรปิด (CCTV) ที่สามารถสำรวจจำนวนของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ได้อย่างชัดเจนของแต่ละฝั่งถนน
4. กำหนดเวลาการเก็บข้อมูลปริมาณของยานพาหนะและติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) ขนาด 40x40 เซนติเมตร ความสูง 3 เมตร เพื่อสำรวจปริมาณจราจร โดยเก็บข้อมูลตามวันและเวลาที่กำหนด คือ ช่วงเวลา

- 07:00-07:00 น. ของวันรุ่งขึ้นเป็นเวลา 24 ชั่วโมง จำนวน 2 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. นำผลปริมาณจราจรหน่วยคันต่อชั่วโมงของยานยนต์ประเภทต่าง ๆ มาเปรียบเทียบให้เป็นหน่วยเดียวกันกับรถยนต์หนึ่ง 4 ล้อ Passenger Car Unit/ Hour (PCU/Hour) โดยใช้ค่า Passenger Car Equivalent (PCE) อ้างอิงค่าจากกองวิศวกรรมทาง กรมทางหลวง, 2545 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6-2

**ตารางที่ 6-2 การแบ่งประเภทของยานพาหนะในการเก็บข้อมูลปริมาณจราจร และค่าการเทียบหน่วยปริมาณจราจรของรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ให้เป็นหน่วยเดียวกันกับรถยนต์หนึ่ง 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 ล้อขับเคลื่อน 2 ล้อ (ปิกอัพ) ส่วนบุคคล</li> <li>รถยนต์บรรทุกที่ล้อขับเคลื่อน 4 ล้อส่วนบุคคล</li> <li>รถยนต์โดยสาร 4 ล้อรับจ้างขนาดบรรทุกมากกว่า 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 ล้อไม่ประจำทาง</li> <li>รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ</li> <li>รถโดยสารประจำทางของเอกชน</li> </ul>	1.5
3	รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ	<ul style="list-style-type: none"> <li>รถยนต์บรรทุก 6 ล้อขนส่งวัสดุต่าง ๆ</li> </ul>	1.5
4	รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ	<ul style="list-style-type: none"> <li>รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ</li> </ul>	1.7
5	รถยนต์หนึ่ง 4 ล้อ	<ul style="list-style-type: none"> <li>รถยนต์หนึ่ง 4 ล้อส่วนบุคคลขนาดบรรทุกไม่เกิน 7 คน</li> <li>รถยนต์หนึ่ง 4 ล้อรับจ้างขนาดบรรทุกไม่เกิน 7 คน (แท็กซี่)</li> </ul>	1.0
6	รถ 3 ล้อเครื่อง	<ul style="list-style-type: none"> <li>รถตุ๊ก ๆ</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

### 6.3 วิธีการวัดความเร็วของการจราจร

การวัดค่าความเร็วจราจรกำหนดให้ใช้วิธีการวัดความเร็วจุด (Spot Speed) ซึ่งเป็นการวัดความเร็วที่จุดใดจุดหนึ่งของถนน โดยไม่คิดถึงจุดอื่น ๆ ซึ่งค่าที่ได้จะเป็นค่าเฉลี่ยของค่าความเร็วของยานยนต์ที่ผ่านจุดที่กำหนด โดยยานยนต์ที่ใช้ คือ รถยนต์นั่ง 4 ล้อ ขั้นตอนการวัดความเร็วในการสำรวจ มีดังนี้

1. กำหนดระยะทางของช่วงถนนที่จะทำการวัดค่าความเร็วให้มีระยะทางไม่เกิน 50 เมตร
2. ให้ผู้ตรวจวัดความเร็วยืนอยู่ที่จุดหนึ่งที่สามารถมองเห็นจุดสังเกตตามระยะทางที่กำหนด เพื่อบันทึกเวลาที่ยานยนต์ผ่านระยะทางที่กำหนด
3. กำหนดช่วงเวลาทำการตรวจวัดออกเป็น 3 ช่วง คือ เวลา 07:00-09:00 น. เวลา 11:00-14:00 น. และเวลา 17:00-19:00 น.
4. บันทึกเวลาของยานยนต์ตัวอย่าง ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า และชั่วโมงเร่งด่วนเย็น จำนวน 24 ตัวอย่างต่อช่วงเวลา และช่วงเวลากลางวัน จำนวน 36 ตัวอย่าง เพื่อหาค่าเฉลี่ยของเวลาที่ตรวจวัด
5. นำระยะทางของช่วงถนนที่ตรวจวัดค่าความเร็วมาหารด้วยเวลาเฉลี่ย หลังจากนั้นเปลี่ยนหน่วยเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง

### 6.4 แผนผังและจุดสำรวจปริมาณจราจร

จุดสำรวจปริมาณจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ได้ทำการกำหนดจุดสำรวจในบริเวณที่สามารถเป็นตัวแทนของปริมาณจราจรของถนนเส้นนั้น ๆ โดยคัดเลือกบริเวณถนนที่เส้นทางโครงการตัดผ่าน และถนนที่ทำการขุดผิวจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งรายละเอียดของสถานที่ติดตั้งวงจรปิด (CCTV) เพื่อสำรวจปริมาณจราจรในแต่ละถนน มีดังนี้

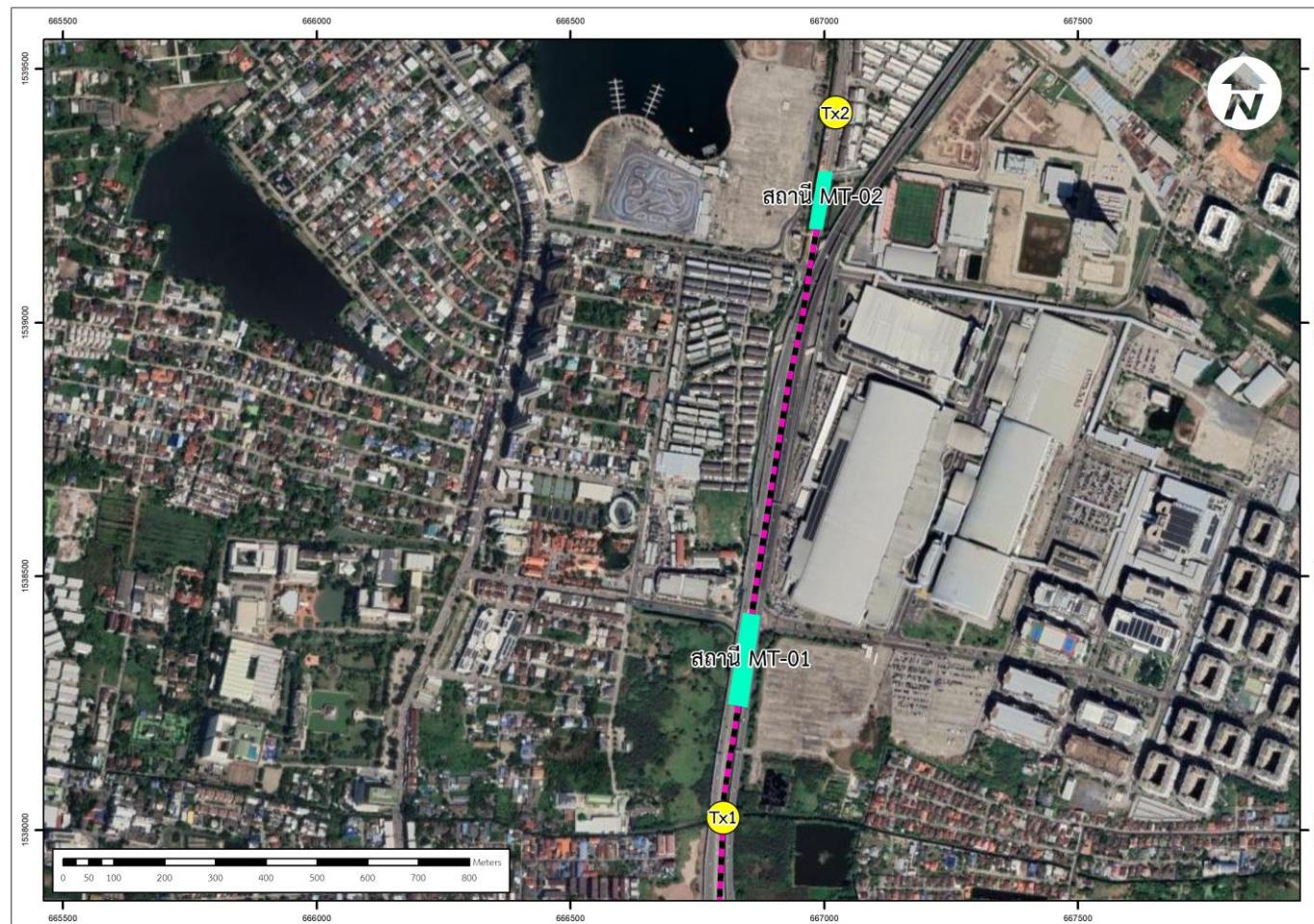
- 1) บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี  
สำรวจบริเวณเกาะกลางถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ใกล้กับคลองบางพูด
- 2) บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี  
สำรวจบริเวณเกาะกลางถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ฝั่งด้านหน้าทางเข้า-ออกทะเลสาบเมืองทองธานี

เพื่อให้สามารถนำข้อมูลดังกล่าวมาดำเนินการวิเคราะห์เพื่อการจัดการจราจรในโอกาสต่อไป โดยจุดสำรวจปริมาณจราจร ดังแสดงในรูปที่ 6-1 และจากการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม พบว่าจำนวนช่องจราจรของเส้นถนนที่ทำการสำรวจจะมีจำนวนช่องจราจรดังแสดงในตารางที่ 6-3 และรูปที่ 6-2 ถึงรูปที่ 6-3

**ตารางที่ 6-3 บริเวณถนนที่ทำการสำรวจปริมาณจราจรและจำนวนช่องจราจรในแต่ละฝั่งถนน**

ชื่อสถานี	จำนวน ช่องจราจรรวม		จำนวนช่องจราจร (ไปเมืองทอง)		จำนวนช่องจราจร (ไปแจ้งวัฒนะ)	
	เดิม	ปัจจุบัน	เดิม	ปัจจุบัน	เดิม	ปัจจุบัน
1. บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออกเมืองทองธานี	6	6	3	3	3	3
ชื่อสถานี	จำนวน ช่องจราจรรวม		จำนวนช่องจราจร (ทางขึ้นทางด่วน)		จำนวนช่องจราจร (ทางลงทางด่วน)	
	เดิม	ปัจจุบัน	เดิม	ปัจจุบัน	เดิม	ปัจจุบัน
2. บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี	6	6	3	3	3	3

**หมายเหตุ :** ในเดือนมีนาคม 2566 บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออกเมืองทองธานี (ไปเมืองทอง) มีการปิดช่องจราจร จำนวน 1 ช่องจราจร







สภาพจราจรขาไปเมืองทอง



สภาพจราจรขาไปแจ้งวัฒนะ

รูปที่ 6-2 การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39  
ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี



สภาพจราจรทางขึ้นทางด่วน



สภาพจราจรทางลงทางด่วน

รูปที่ 6-3 การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39  
ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี

## 6.5 ผลการสำรวจปริมาณจราจร

การสำรวจปริมาณจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี และ 2) บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี ได้ดำเนินการในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 สรุปได้ดังตารางที่ 6-4 โดยมีรายละเอียดค่าต่ำสุด-สูงสุดของผลการสำรวจปริมาณจราจรในรอบ 6 เดือน ดังต่อไปนี้

### 6.5.1 บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี

ผลการสำรวจปริมาณจราจร พบว่าปริมาณจราจรตลอดทั้งวันทั้งสองฝั่งถนน มีจำนวน 26,804-36,139 คันต่อวัน (22,941-30,041 PCU/Day) ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายชั่วโมง ทั้งสองฝั่งถนนรวม 955-1,251 PCU/Hour โดยมีปริมาณจราจรขาไปเมืองทองเท่ากับ 451-612 PCU/Hour ขาไปแจ้งวัฒนะเท่ากับ 474-649 PCU/Hour ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้า (เวลา 07:00-09:00 น.) มีปริมาณจราจรเฉลี่ยรายชั่วโมงทั้งสองฝั่งถนนรวม 1,077-1,499 PCU/Hour ขาไปเมืองทองเท่ากับ 457-808 PCU/Hour ขาไปแจ้งวัฒนะเท่ากับ 494-747 PCU/Hour ส่วนปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเย็น (เวลา 17:00-19:00 น.) ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายชั่วโมงทั้งสองฝั่งถนนรวม 1,306-1,875 PCU/Hour ขาไปเมืองทองเท่ากับ 611-993 PCU/Hour ขาไปแจ้งวัฒนะเท่ากับ 695-978 PCU/Hour

### 6.5.2 บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี

ผลการสำรวจปริมาณจราจร พบว่าปริมาณการจราจรตลอดทั้งวันทั้งสองฝั่งถนน มีจำนวน 26,155-34,950 คันต่อวัน (21,908-30,345 PCU/Day) ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายชั่วโมง ทั้งสองฝั่งถนนรวม 913-1,264 PCU/Hour โดยมีปริมาณจราจรทางขึ้นทางด่วนเท่ากับ 427-613 PCU/Hour ทางลงทางด่วนเท่ากับ 486-672 PCU/Hour ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้า (เวลา 07:00-09:00 น.) มีปริมาณจราจรเฉลี่ยรายชั่วโมงทั้งสองฝั่งถนนรวม 960-1,668 PCU/Hour ทางขึ้นทางด่วนเท่ากับ 413-781 PCU/Hour ทางลงทางด่วนเท่ากับ 547-956 PCU/Hour ส่วนปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเย็น (เวลา 17:00-19:00 น.) ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายชั่วโมงทั้งสองฝั่งถนนรวม 1,164-1,765 PCU/Hour ทางขึ้นทางด่วนเท่ากับ 582-902 PCU/Hour ทางลงทางด่วนเท่ากับ 582-888 PCU/Hour

ตารางที่ 6-4 ผลการสำรวจปริมาณจราจร บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี และช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

จุดติดตามตรวจสอบ	วันที่สำรวจ	ปริมาณการจราจร (คันต่อวัน)	ปริมาณการจราจร (PCU/Day)	ปริมาณการจราจร (PCU/Hour)								
				เฉลี่ยรายชั่วโมง			ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า เวลา 07.00-09.00 น.			ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น เวลา 17.00-19.00 น.		
				รวม	ขาไป เมืองทอง	ขาไป แจ้งวัฒนะ	รวม	ขาไป เมืองทอง	ขาไป แจ้งวัฒนะ	รวม	ขาไป เมืองทอง	ขาไป แจ้งวัฒนะ
1. บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี	15-16 ม.ค. 66	33,852	28,968	1,207	573	634	1,499	808	691	1,678	701	977
	16-17 ม.ค. 66	36,139	28,734	1,197	612	585	1,381	643	738	1,875	993	882
	5-6 ก.พ. 66	35,077	30,041	1,251	602	649	1,471	769	702	1,725	747	978
	6-7 ก.พ. 66	35,775	28,534	1,189	563	626	1,324	583	741	1,742	858	884
	6-7 มี.ค. 66	32,223	27,635	1,152	572	580	1,373	705	668	1,606	745	861
	7-8 มี.ค. 66	33,208	26,273	1,095	517	578	1,264	517	747	1,634	822	812
	2-3 เม.ย. 66	29,843	25,451	1,060	522	538	1,258	642	616	1,443	668	775
	3-4 เม.ย. 66	31,220	24,635	1,026	485	541	1,213	490	723	1,510	762	748
	7-8 พ.ค. 66	26,804	22,941	955	481	474	1,077	583	494	1,306	611	695
	8-9 พ.ค. 66	29,633	23,174	966	451	515	1,158	457	701	1,448	753	695
	5-6 มิ.ย. 66	27,917	23,928	998	501	497	1,100	603	497	1,382	624	758
	6-7 มิ.ย. 66	30,786	23,961	1,000	464	536	1,204	473	731	1,489	776	713
2. บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี	15-16 ม.ค. 66	31,180	26,336	1,098	542	556	1,236	616	620	1,403	659	744
	16-17 ม.ค. 66	34,696	29,967	1,248	576	672	1,668	712	956	1,765	877	888
	5-6 ก.พ. 66	29,974	25,534	1,064	516	548	1,127	544	583	1,330	651	679
	6-7 ก.พ. 66	34,631	30,119	1,255	602	653	1,567	696	871	1,731	902	829
	6-7 มี.ค. 66	30,205	25,614	1,067	501	566	1,141	527	614	1,335	652	683
	7-8 มี.ค. 66	32,736	28,520	1,188	568	620	1,468	661	807	1,673	892	781
	2-3 เม.ย. 66	28,013	23,614	984	458	526	1,025	458	567	1,228	613	615
	3-4 เม.ย. 66	31,190	27,141	1,131	538	593	1,425	630	795	1,575	854	721
	7-8 พ.ค. 66	26,155	21,908	913	427	486	960	413	547	1,164	582	582
	8-9 พ.ค. 66	32,728	28,402	1,184	566	618	1,511	709	802	1,592	871	721
	5-6 มิ.ย. 66	27,921	23,340	973	455	518	1,004	429	575	1,239	629	610
	6-7 มิ.ย. 66	34,950	30,345	1,267	613	654	1,642	781	861	1,645	902	743



ตารางที่ 6-4 (ต่อ) ผลการสำรวจปริมาณจราจร บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี และช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

ชื่อถนน	ประเภทยานยนต์	ปริมาณการจราจรรวม (PCU/Day)											
		15-16 ม.ค. 66	16-17 ม.ค. 66	5-6 ก.พ. 66	6-7 ก.พ. 66	6-7 มี.ค. 66	7-8 มี.ค. 66	2-3 เม.ย. 66	3-4 เม.ย. 66	7-8 พ.ค. 66	8-9 พ.ค. 66	5-6 มิ.ย. 66	6-7 มิ.ย. 66
1. บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี	1. รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ	10,088	8,542	12,149	10,134	11,046	9,146	10,132	8,388	9,034	7,827	9,281	8,112
	2. รถยนต์โดยสาร	940	514	849	482	815	458	746	424	743	463	812	503
	3. รถบรรทุก 6 ล้อ	1,157	1,774	1,025	1,395	978	1,292	850	1,150	839	962	945	962
	4. รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ	1,977	1,646	1,590	1,303	1,391	1,207	1,259	1,122	1,125	1,020	1,275	1,030
	5. รถยนต์นั่ง 4 ล้อ	12,003	12,411	11,664	11,558	10,875	10,678	10,074	10,245	9,061	9,689	9,368	9,978
	6. รถ 3 ล้อเครื่อง	41	32	33	32	36	32	33	31	38	39	43	45
	7. รถจักรยานยนต์	2,762	3,815	2,731	3,630	2,494	3,460	2,357	3,275	2,101	3,174	2,204	3,331
	รวม	28,968	28,734	30,041	28,534	27,635	26,273	25,451	24,635	22,941	23,174	23,928	23,961
	ปริมาณจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	1,977	2,012	2,035	1,801	1,828	1,705	1,598	1,562	1,456	1,581	1,544	1,624
	ช่วงเวลา	17:00-18:00 น.	17:00-18:00 น.	17:00-18:00 น.	17:00-18:00 น.	17:00-18:00 น.	17:00-18:00 น.	17:00-18:00 น.	12:00-13:00 น.	17:00-18:00 น.	12:00-13:00 น.	17:00-18:00 น.	12:00-13:00 น.
	V/C Ratio สูงสุด	0.49	0.50	0.51	0.45	0.53	0.49	0.40	0.39	0.36	0.40	0.39	0.41
2. บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี	1. รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ	8,851	7,363	9,775	8,757	9,588	8,067	8,678	7,510	7,902	7,699	8,247	8,134
	2. รถยนต์โดยสาร	838	658	737	661	715	637	675	615	607	606	653	639
	3. รถบรรทุก 6 ล้อ	1,645	1,413	1,374	1,257	1,315	1,145	1,133	1,062	1,019	1,107	1,140	1,231
	4. รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ	1,296	1,023	1,129	851	1,097	837	934	770	870	841	962	980
	5. รถยนต์นั่ง 4 ล้อ	10,980	16,946	10,052	16,177	10,382	15,567	9,821	15,014	9,238	15,839	9,884	16,889
	6. รถ 3 ล้อเครื่อง	39	35	39	35	40	32	33	29	38	35	44	40
	7. รถจักรยานยนต์	2,687	2,529	2,428	2,381	2,477	2,235	2,340	2,141	2,234	2,275	2,410	2,432
	รวม	26,336	29,967	25,534	30,119	25,614	28,520	23,614	27,141	21,908	28,402	23,340	30,345
	ปริมาณจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	1,546	2,017	1,478	2,078	1,530	2,057	1,452	1,995	1,380	2,208	1,492	2,470
	ช่วงเวลา	16:00-17:00 น.	16:00-17:00 น.	15:00-16:00 น.	16:00-17:00 น.	15:00-16:00 น.	16:00-17:00 น.	15:00-16:00 น.	16:00-17:00 น.	15:00-16:00 น.	16:00-17:00 น.	15:00-16:00 น.	16:00-17:00 น.
	V/C Ratio สูงสุด	0.39	0.50	0.37	0.52	0.38	0.51	0.36	0.50	0.35	0.55	0.37	0.62

หมายเหตุ : V/C Ratio: ความสามารถรองรับปริมาณจราจร (ที่มา : Transportation Research Board, Highway Capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994))

V/C Ratio 0.00-0.60 หมายถึง สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมสูง

V/C Ratio 0.61-0.70 หมายถึง สภาพการจราจรมีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้าง และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมน้อยลง

V/C Ratio 0.71-0.80 หมายถึง สภาพการจราจรแบบคงที่ และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถที่ยากขึ้น ทำให้การเปลี่ยนช่องจราจรยากด้วย

V/C Ratio 0.81-0.90 หมายถึง สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าขึ้น

V/C Ratio 0.91-1.00 หมายถึง สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นมาก ส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าสูง

V/C Ratio > 1.00 หมายถึง สภาพการจราจรติดขัด

เมื่อพิจารณาความเร็วเพื่อประกอบการพิจารณาความคล่องตัวของการจราจรบริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี ผังมุ่งหน้าไปเมืองทอง และผังมุ่งหน้าไปแจ้งวัฒนะ และบริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี ผังมุ่งหน้าทางขึ้นทางด่วน และผังมุ่งหน้าทางลงทางด่วน โดยได้เลือกพาหนะตัวอย่าง คือ รถยนต์นั่ง 4 ล้อ และจับเวลาในช่วงระยะทางที่กำหนด จำนวน 84 ครั้ง โดยแบ่งเป็นในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:00-09:00 น.) 24 ครั้ง ช่วงเวลากลางวัน (11:00-14:00 น.) 36 ครั้ง และชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17:00-19:00 น.) 24 ครั้ง โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับดังตารางที่ 6-5 ซึ่งสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-6 และตารางที่ 6-7

**ตารางที่ 6-5 ระดับความเร็วที่ใช้บังคับระดับความคล่องตัวของการจราจร**

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 : วิศวกรรมทางและวิเคราะห์การจราจร, โดย ผศ. วิศิษฐ์ ประทุมสุวรรณ สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น)

หมายเหตุ : LOS A คือ การไหลโดยอิสระที่สามารถเลือกใช้ความเร็วระดับใดก็ได้ ผู้ขับขี่เดินทางได้สะดวกรวดเร็ว

LOS B คือ การไหลคงที่ แต่อาจไม่มีความคล่องตัวในการแซงรถที่อยู่ในเส้นทางเดียวกัน

LOS C คือ การไหลคงที่ แต่ได้รับผลกระทบจากรถคันอื่น อัตราการไหลลดลงอย่างเห็นได้ชัด

LOS D คือ การไหลที่มีความหนาแน่น แต่มีความคงที่ ความเร็วรถและความคล่องตัวในการแซงถูกจำกัด

LOS E คือ การไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น

LOS F คือ ระดับการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วง ๆ

ตารางที่ 6-6 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วน บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กม./ชม.)			
		ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี			
		เข้าไปเมืองทอง	ระดับความคล่องตัว ของการจราจร	เข้าไปแจ้งวัฒนะ	ระดับความคล่องตัว ของการจราจร
1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:00-09:00 น.)	15-16 ม.ค. 66	45.1-52.9	LOS E / F	45.1-53.1	LOS E / F
	16-17 ม.ค. 66	45.1-52.8	LOS E / F	45.3-52.8	LOS E / F
	5-6 ก.พ. 66	41.0-53.1	LOS E / F	42.4-51.4	LOS E / F
	6-7 ก.พ. 66	41.2-50.4	LOS E / F	42.0-52.3	LOS E / F
	6-7 มี.ค. 66	45.1-52.6	LOS E / F	45.2-51.7	LOS E / F
	7-8 มี.ค. 66	45.2-52.9	LOS E / F	45.2-52.3	LOS E / F
	2-3 เม.ย. 66	45.8-53.1	LOS E / F	45.2-52.9	LOS E / F
	3-4 เม.ย. 66	45.1-53.1	LOS E / F	45.5-52.9	LOS E / F
	7-8 พ.ค. 66	38.8-58.3	LOS E / F	39.6-57.1	LOS E / F
	8-9 พ.ค. 66	40.5-57.5	LOS E / F	38.5-58.6	LOS E / F
	5-6 มิ.ย. 66	43.0-52.2	LOS E / F	45.2-53.1	LOS E / F
	6-7 มิ.ย. 66	43.9-52.8	LOS E / F	42.1-52.8	LOS E / F
2. ช่วงเวลากลางวัน (11:00-14:00 น.)	15-16 ม.ค. 66	45.2-52.6	LOS E / F	45.1-52.6	LOS E / F
	16-17 ม.ค. 66	45.7-52.9	LOS E / F	45.2-52.6	LOS E / F
	5-6 ก.พ. 66	45.1-52.9	LOS E / F	45.1-52.9	LOS E / F
	6-7 ก.พ. 66	45.1-52.6	LOS E / F	45.2-52.8	LOS E / F
	6-7 มี.ค. 66	45.2-53.1	LOS E / F	45.1-52.8	LOS E / F
	7-8 มี.ค. 66	45.2-52.6	LOS E / F	45.2-53.1	LOS E / F
	2-3 เม.ย. 66	45.5-53.1	LOS E / F	45.1-53.1	LOS E / F
	3-4 เม.ย. 66	45.6-52.9	LOS E / F	45.3-53.1	LOS E / F
	7-8 พ.ค. 66	40.2-55.4	LOS E / F	47.0-57.3	LOS E / F
	8-9 พ.ค. 66	39.3-55.6	LOS E / F	47.0-58.3	LOS E / F
	5-6 มิ.ย. 66	44.3-54.2	LOS E / F	44.0-52.5	LOS E / F
	6-7 มิ.ย. 66	43.3-52.9	LOS E / F	43.0-52.5	LOS E / F
3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17:00-19:00 น.)	15-16 ม.ค. 66	45.1-52.0	LOS E / F	45.9-52.6	LOS E / F
	16-17 ม.ค. 66	45.1-52.0	LOS E / F	45.5-53.1	LOS E / F
	5-6 ก.พ. 66	39.3-52.2	LOS E / F	40.1-52.2	LOS E / F
	6-7 ก.พ. 66	40.7-52.5	LOS E / F	39.4-52.5	LOS E / F
	6-7 มี.ค. 66	45.3-52.8	LOS E / F	45.9-53.1	LOS E / F
	7-8 มี.ค. 66	45.3-52.9	LOS E / F	45.5-52.2	LOS E / F
	2-3 เม.ย. 66	45.5-53.1	LOS E / F	45.1-52.9	LOS E / F
	3-4 เม.ย. 66	45.2-52.9	LOS E / F	45.1-53.1	LOS E / F
	7-8 พ.ค. 66	34.4-54.4	LOS E / F	39.1-57.3	LOS E / F
	8-9 พ.ค. 66	32.5-58.1	LOS E / F	39.1-59.8	LOS E / F
	5-6 มิ.ย. 66	41.2-52.8	LOS E / F	42.5-52.9	LOS E / F
	6-7 มิ.ย. 66	41.1-53.1	LOS E / F	42.1-53.1	LOS E / F

ตารางที่ 6-7 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วน บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กม./ชม.)			
		ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี			
		ทางขึ้นทางด่วน	ระดับความคล่องตัว ของการจราจร	ทางลงทางด่วน	ระดับความคล่องตัว ของการจราจร
1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:00-09:00 น.)	15-16 ม.ค. 66	45.1-51.4	LOS E / F	45.1-53.1	LOS E / F
	16-17 ม.ค. 66	45.1-52.9	LOS E / F	45.2-53.1	LOS E / F
	5-6 ก.พ. 66	45.2-51.6	LOS E / F	45.5-53.1	LOS E / F
	6-7 ก.พ. 66	45.5-53.1	LOS E / F	45.5-53.1	LOS E / F
	6-7 มี.ค. 66	45.9-52.9	LOS E / F	45.1-52.9	LOS E / F
	7-8 มี.ค. 66	45.2-52.9	LOS E / F	45.2-53.1	LOS E / F
	2-3 เม.ย. 66	45.3-52.6	LOS E / F	42.2-53.1	LOS E / F
	3-4 เม.ย. 66	45.5-53.1	LOS E / F	39.7-52.3	LOS E / F
	7-8 พ.ค. 66	38.4-58.1	LOS E / F	39.4-56.3	LOS E / F
	8-9 พ.ค. 66	42.3-57.9	LOS E / F	41.2-57.0	LOS E / F
	5-6 มิ.ย. 66	41.9-53.1	LOS E / F	42.2-50.7	LOS E / F
	6-7 มิ.ย. 66	41.7-52.6	LOS E / F	42.0-53.1	LOS E / F
2. ช่วงเวลากลางวัน (11:00-14:00 น.)	15-16 ม.ค. 66	45.2-52.9	LOS E / F	45.1-52.8	LOS E / F
	16-17 ม.ค. 66	45.1-53.1	LOS E / F	45.1-53.1	LOS E / F
	5-6 ก.พ. 66	45.2-53.1	LOS E / F	45.5-52.6	LOS E / F
	6-7 ก.พ. 66	45.1-52.8	LOS E / F	45.3-52.9	LOS E / F
	6-7 มี.ค. 66	45.7-52.9	LOS E / F	45.3-53.1	LOS E / F
	7-8 มี.ค. 66	45.5-52.5	LOS E / F	45.1-53.1	LOS E / F
	2-3 เม.ย. 66	45.1-53.1	LOS E / F	45.5-52.9	LOS E / F
	3-4 เม.ย. 66	45.3-52.9	LOS E / F	45.2-53.1	LOS E / F
	7-8 พ.ค. 66	42.6-57.7	LOS E / F	37.9-56.8	LOS E / F
	8-9 พ.ค. 66	46.5-58.1	LOS E / F	42.3-59.0	LOS E / F
	5-6 มิ.ย. 66	42.3-52.9	LOS E / F	44.1-52.8	LOS E / F
	6-7 มิ.ย. 66	44.1-53.1	LOS E / F	43.3-52.8	LOS E / F
3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17:00-19:00 น.)	15-16 ม.ค. 66	45.1-52.5	LOS E / F	45.1-53.1	LOS E / F
	16-17 ม.ค. 66	45.3-53.1	LOS E / F	45.5-52.8	LOS E / F
	5-6 ก.พ. 66	45.2-53.1	LOS E / F	45.5-52.9	LOS E / F
	6-7 ก.พ. 66	41.1-52.8	LOS E / F	40.4-52.8	LOS E / F
	6-7 มี.ค. 66	45.6-52.8	LOS E / F	45.2-53.1	LOS E / F
	7-8 มี.ค. 66	39.3-52.6	LOS E / F	42.2-52.9	LOS E / F
	2-3 เม.ย. 66	45.1-52.8	LOS E / F	42.2-53.1	LOS E / F
	3-4 เม.ย. 66	45.2-52.8	LOS E / F	41.9-52.3	LOS E / F
	7-8 พ.ค. 66	37.7-57.9	LOS E / F	33.6-59.2	LOS E / F
	8-9 พ.ค. 66	39.9-57.9	LOS E / F	36.1-58.4	LOS E / F
	5-6 มิ.ย. 66	40.3-52.9	LOS E / F	40.1-52.5	LOS E / F
	6-7 มิ.ย. 66	40.6-51.9	LOS E / F	41.1-50.0	LOS E / F

หมายเหตุ : 1) ใช้รถยนต์นั่ง 4 ล้อ เป็นตัวแปรในการตรวจวัดความเร็ว 2) ใช้ระยะทาง 50 เมตร ในการสำรวจ

## 6.6 เปรียบเทียบผลการสำรวจการจราจรของถนนตามแนวเส้นทางโครงการ

การเปรียบเทียบผลการสำรวจปริมาณจราจร และสภาพการจราจรของถนนตามแนวเส้นทางโครงการ ระยะก่อสร้าง จำนวน 2 จุด ได้แก่ บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี และบริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี ในช่วงเวลา 07:00-07:00 น. เป็นเวลา 2 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด) สามารถสรุปได้ตารางที่ 6-8 ถึงตารางที่ 6-9 และรูปที่ 6-4 ถึงรูปที่ 6-5 โดยมีรายละเอียดดังนี้

เมื่อเปรียบเทียบการสำรวจปริมาณจราจร ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 พบว่ามีแนวโน้มไม่ต่างแตกต่างจากเดิม เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะก่อนก่อสร้าง (เดือนมีนาคม 2564-มิถุนายน 2565) ส่วนผลการสำรวจความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ตลอดทั้งวัน พบว่ามีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) และมีระดับการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วง ๆ (Level of Service; LOS F)

**ตารางที่ 6-8** เปรียบเทียบผลการสำรวจปริมาณจราจร บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยก  
ถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี ระยะก่อนก่อสร้าง-ระยะก่อสร้าง

ช่วงเวลาสำรวจ	บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี <sup>1/</sup>				
	ปริมาณการจราจรรวม (PCU/Day)		การจราจรหนาแน่นสูงสุด		ระดับความคล่องตัว
	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ช่วงเวลา	V/C Ratio	
<b>ระยะก่อนก่อสร้าง</b>					
มี.ค. 64	20,342	22,314	17:00-18:00 น.	0.44	LOS E / F
ก.ย. 64	21,941	23,368	17:00-18:00 น.	0.45	LOS E / F
ต.ค. 64	23,967	24,065	17:00-18:00 น.	0.47	LOS E / F
พ.ย. 64	24,646	25,300	17:00-18:00 น.	0.49	LOS E / F
ธ.ค. 64	25,647	26,450	17:00-18:00 น.	0.49	LOS E / F
ม.ค. 65	27,650	30,692	17:00-18:00 น.	0.58	LOS E / F
ก.พ. 65	26,658	28,923	17:00-18:00 น.	0.52	LOS E / F
มี.ย. 65	29,152	30,414	17:00-18:00 น.	0.55	LOS E / F
<b>ระยะก่อสร้าง</b>					
ก.ค. 65	30,377	31,233	17:00-18:00 น.	0.61	LOS E / F
ส.ค. 65	29,136	31,460	17:00-18:00 น.	0.54	LOS E / F
ก.ย. 65	29,081	30,516	11:00-12:00 น.	0.52	LOS E / F
ต.ค. 65	27,409	27,603	17:00-18:00 น.	0.43	LOS E / F
พ.ย. 65	29,380	30,319	17:00-18:00 น.	0.54	LOS E / F
ธ.ค. 65	30,931	31,740	17:00-18:00 น.	0.55	LOS E / F
ม.ค. 66	28,734	28,968	17:00-18:00 น.	0.50	LOS E / F
ก.พ. 66	28,534	30,041	17:00-18:00 น.	0.51	LOS E / F
มี.ค. 66	26,273	27,635	17:00-18:00 น.	0.53	LOS E / F
เม.ย. 66	24,635	25,451	17:00-18:00 น.	0.40	LOS E / F
พ.ค. 66	22,941	23,174	12:00-13:00 น.	0.40	LOS E / F
มิ.ย. 66	23,928	23,961	12:00-13:00 น.	0.41	LOS E / F

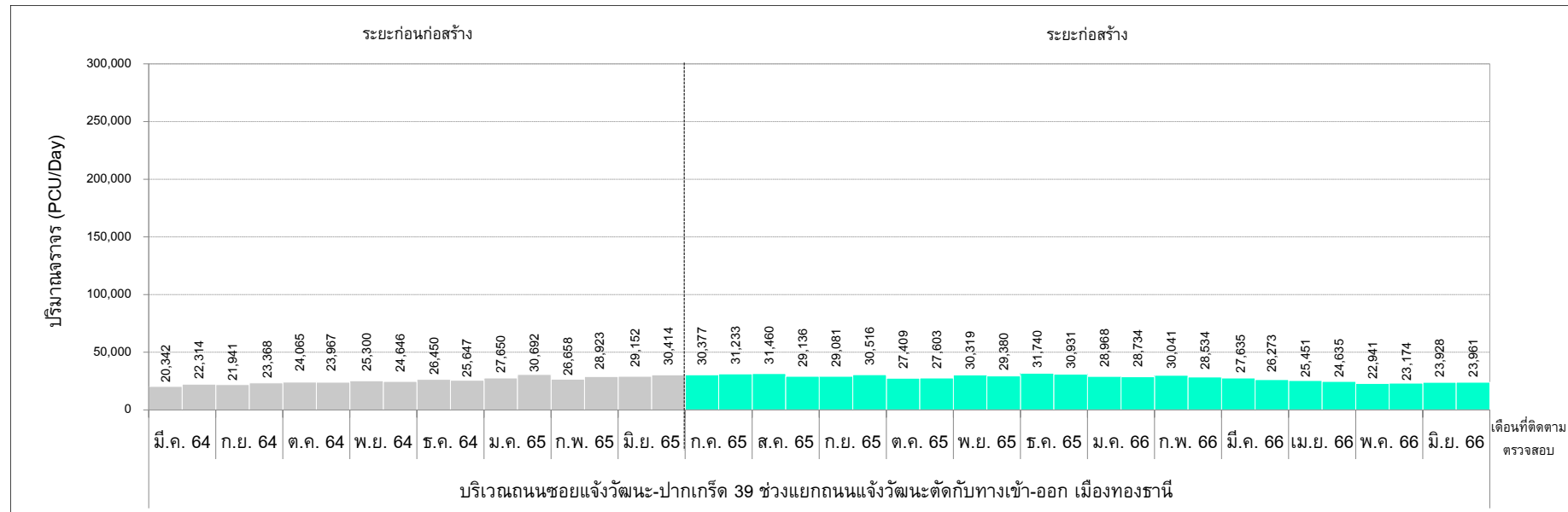
หมายเหตุ : <sup>1/</sup> ปริมาณจราจรรวมทั้ง 2 ทิศทาง (ขาเข้าและขาออก)

**ตารางที่ 6-9** เปรียบเทียบผลการสำรวจปริมาณจราจร บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทาง  
ขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี ระยะก่อนก่อสร้าง-ระยะก่อสร้าง

ช่วงเวลาสำรวจ	บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี <sup>1/</sup>				
	ปริมาณการจราจรรวม (PCU/Day)		การจราจรหนาแน่นสูงสุด		ระดับความคล่องตัว
	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ช่วงเวลา	V/C Ratio	
ระยะก่อนก่อสร้าง					
มี.ค. 64	17,251	21,017	13:00-14:00 น.	0.32	LOS E / F
ก.ย. 64	19,541	22,163	07:00-08:00 น.	0.36	LOS E / F
ต.ค. 64	21,357	24,048	07:00-08:00 น.	0.36	LOS E / F
พ.ย. 64	21,082	24,887	07:00-08:00 น.	0.42	LOS E / F
ธ.ค. 64	21,901	26,605	12:00-13:00 น.	0.37	LOS E / F
ม.ค. 65	26,026	28,338	11:00-12:00 น.	0.40	LOS E / F
ก.พ. 65	26,192	28,411	07:00-08:00 น.	0.40	LOS E / F
มี.ย. 65	27,722	29,957	07:00-08:00 น.	0.48	LOS E / F
ระยะก่อสร้าง					
ก.ค. 65	28,700	30,972	07:00-08:00 น.	0.50	LOS E / F
ส.ค. 65	29,383	32,812	17:00-18:00 น.	0.50	LOS E / F
ก.ย. 65	29,457	32,584	17:00-18:00 น.	0.49	LOS E / F
ต.ค. 65	24,335	29,851	17:00-18:00 น.	0.41	LOS E / F
พ.ย. 65	26,613	31,476	17:00-18:00 น.	0.51	LOS E / F
ธ.ค. 65	27,543	32,247	17:00-18:00 น.	0.55	LOS E / F
ม.ค. 66	26,336	29,967	16:00-17:00 น.	0.50	LOS E / F
ก.พ. 66	25,534	30,119	16:00-17:00 น.	0.52	LOS E / F
มี.ค. 66	25,614	28,520	16:00-17:00 น.	0.51	LOS E / F
เม.ย.66	23,614	27,141	16:00-17:00 น.	0.50	LOS E / F
พ.ค. 66	21,908	28,402	16:00-17:00 น.	0.55	LOS E / F
มิ.ย. 66	23,340	30,345	16:00-17:00 น.	0.62	LOS E / F

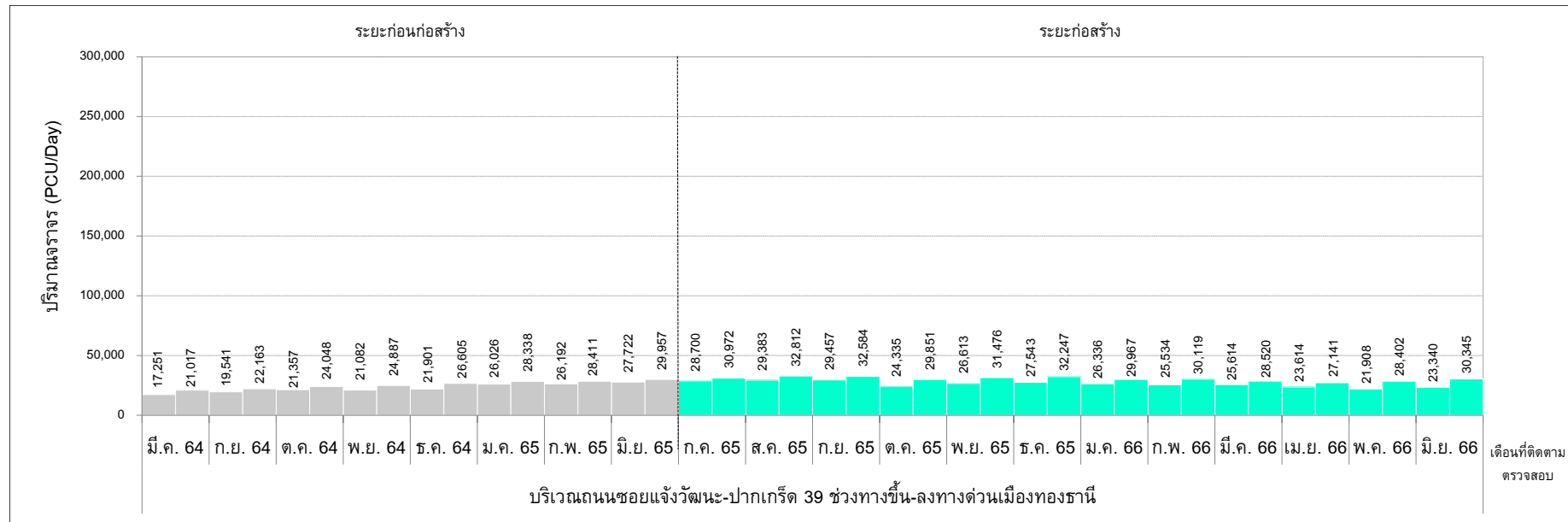
หมายเหตุ : <sup>1/</sup> ปริมาณจราจรรวมทั้ง 2 ทิศทาง (ขาเข้าและขาออก)





ที่มา : ปริมาณจราจรหน่วยคันต่อชั่วโมงของยานยนต์ประเภทต่าง ๆ มาปรับเทียบให้เป็นหน่วยเดียวกันกับรถยนต์นั่ง 4 ล้อ Passenger Car Unit/ Hour (PCU/Hour) โดยใช้ค่า Passenger Car Equivalent (PCE) อ้างอิงจากกองวิศวกรรมทาง กรมทางหลวง, 2545

**รูปที่ 6-4 เปรียบเทียบผลการสำรวจปริมาณจราจร บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี ระยะก่อนก่อสร้าง-ระยะก่อสร้าง**



ที่มา : ปริมาณจราจรหน่วยคันต่อชั่วโมงของยานยนต์ประเภทต่างๆ มาปรับเทียบให้เป็นหน่วยเดียวกันกับรถยนต์นั่ง 4 ล้อ Passenger Car Unit/ Hour (PCU/Hour) โดยใช้ค่า Passenger Car Equivalent (PCE) อ้างอิงจากกองวิศวกรรมกรมทาง กรมทางหลวง, 2545

รูปที่ 6-5 เปรียบเทียบผลการสำรวจปริมาณจราจร บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39  
ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี ระยะก่อนก่อสร้าง-ระยะก่อสร้าง

## 6.7 ข้อมูลสถิติ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร

การบันทึกข้อมูลสถิติ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลบนถนนตามแนวเส้นทางโครงการ บริเวณ 2 ถนน คือ ถนนแจ้งวัฒนะ (ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึง 43) และถนนแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 พบว่าจากข้อมูลของสถานีตำรวจที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการมี 1 สถานี คือสถานีตำรวจภูธรปากเกร็ด

ข้อมูลสถิติ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 สรุปได้ดังตารางที่ 6-10 และรูปที่ 6-6 ถึงรูปที่ 6-7 โดยมีรายละเอียดดังนี้

เดือนมกราคม 2566 พบว่าถนนแจ้งวัฒนะ (ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึง 43) ไม่พบอุบัติเหตุ และถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 5 ราย โดยสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุด คือ ขับรถเฉี่ยวชน มีจำนวนรวม 5 ครั้ง ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดไม่ได้มีสาเหตุจากงานก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

เดือนกุมภาพันธ์ 2566 พบว่าถนนแจ้งวัฒนะ (ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึง 43) มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 2 ราย และถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 1 ราย โดยสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุด คือ ขับรถเฉี่ยวชน มีจำนวนรวม 2 ครั้ง ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดไม่ได้มีสาเหตุจากงานก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

เดือนมีนาคม 2566 พบว่าถนนแจ้งวัฒนะ (ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึง 43) ไม่พบอุบัติเหตุ และถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 6 ราย โดยสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุด คือ ขับรถเฉี่ยวชน มีจำนวนรวม 5 ครั้ง ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดไม่ได้มีสาเหตุจากงานก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

เดือนเมษายน 2566 พบว่า ถนนแจ้งวัฒนะ (ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึง 43) ไม่พบอุบัติเหตุ และถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 3 ราย โดยสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุด คือ ขับรถเฉี่ยวชน มีจำนวนรวม 3 ครั้ง ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดไม่ได้มีสาเหตุจากงานก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

เดือนพฤษภาคม 2566 พบว่า ถนนแจ้งวัฒนะ (ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึง 43) มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 2 ราย และถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 5 ราย โดยสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุด คือ ขับรถเฉี่ยวชน มีจำนวนรวม 3 ครั้ง ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดไม่ได้มีสาเหตุจากงานก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

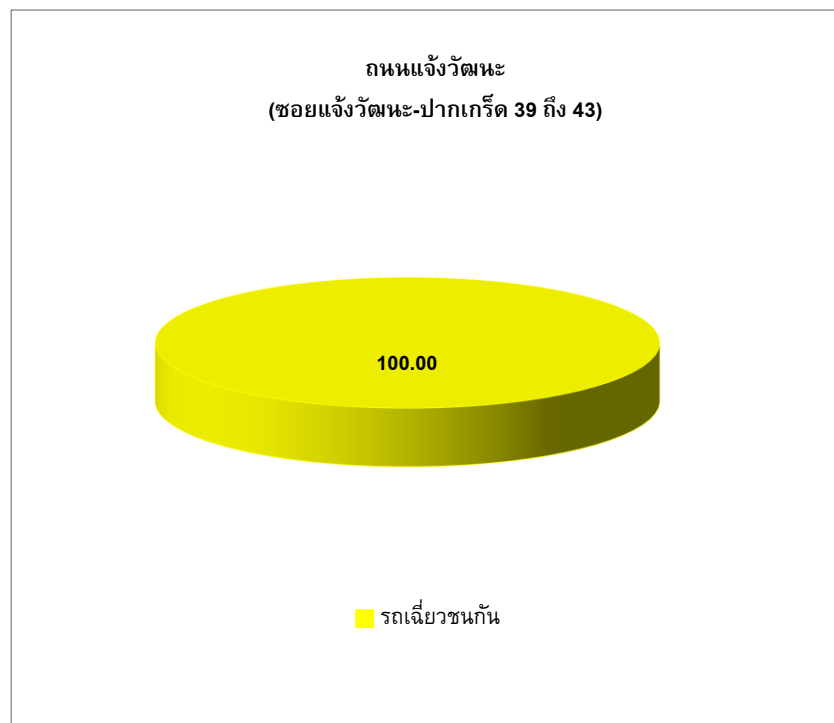
เดือนมิถุนายน 2566 พบว่า ถนนแจ้งวัฒนะ (ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึง 43) ไม่พบอุบัติเหตุ และถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 4 ราย โดยสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุด คือ ขับรถเฉี่ยวชน มีจำนวนรวม 4 ครั้ง ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดไม่ได้มีสาเหตุจากงานก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

ตารางที่ 6-10 ข้อมูลสถิติ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

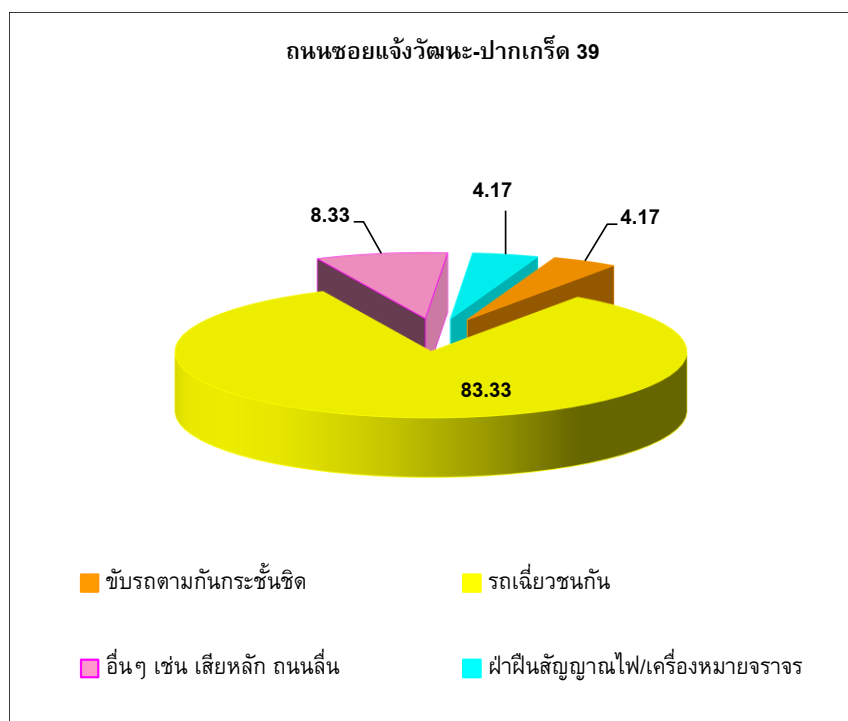
ลำดับ	สาเหตุของอุบัติเหตุ <sup>1/</sup>	จำนวน (ราย)											
		ถนนแจ้งวัฒนะ (ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึง 43) <sup>2/</sup>						ถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 <sup>2/</sup>					
		ม.ค. 66	ก.พ. 66	มี.ค. 66	เม.ย. 66	พ.ค. 66	มิ.ย. 66	ม.ค. 66	ก.พ. 66	มี.ค. 66	เม.ย. 66	พ.ค. 66	มิ.ย. 66
1	ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ให้แสงสว่าง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	ฝ่าฝืนป้ายหยุดบริเวณทางแยก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
8	ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	กรณีที่เกิดเสียไม่แสดงสัญญาณไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	บรรทุกมากกว่าอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	ไม่มีทักษะในการขับรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	อุปกรณ์รถชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	เมาแล้วขับ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	หลับใน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	สัตว์ตัดหนารถ อาทิ สุนัข วัว ควาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	ขับรถผิดช่องทางจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	ขับรถตามกันกระชั้นชิด	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
19	ไม่ไหวรถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	ขับซี้โดยประมาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	รถเฉี่ยวชนกัน	-	2	-	-	2	-	5	-	5	3	3	4
22	ขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	อื่น ๆ เช่น เสียหลัก ถนนลื่น	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-
24	ทรัพย์สินสาธารณะเสียหาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	ขับรถถอยชน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26	ขับรถตกหลุม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	ของแข็งกระแทกรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
28	อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม		0	2	0	0	2	0	5	1	6	3	5	4

ที่มา : <sup>1/</sup> งานที่ 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

<sup>2/</sup> สถานีตำรวจภูธรปากเกร็ด



**รูปที่ 6-6 ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนนแจ้งวัฒนะ (ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึง 43)**  
จำแนกตามสาเหตุการเกิด ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566



**รูปที่ 6-7 ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39**  
จำแนกตามสาเหตุการเกิด ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

## 6.8 เปรียบเทียบข้อมูลสถิติ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร

การเปรียบเทียบข้อมูลสถิติ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลบนถนนตามแนวเส้นทางโครงการ บริเวณ 2 ถนน คือ ถนนแจ้งวัฒนะ (ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึง 43) และถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 พบว่าจากข้อมูลของสถานีตำรวจที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการมี 1 สถานี คือ สถานีตำรวจภูธรปากเกร็ด สรุปได้ดังตารางที่ 6-11 และรูปที่ 6-8 ถึงรูปที่ 6-9 โดยมีรายละเอียดดังนี้

เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 พบว่า ถนนแจ้งวัฒนะ (ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึง 43) และถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 อุบัติเหตุมีแนวโน้มไม่แตกต่างจากเดิม เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะก่อนก่อสร้าง (เดือนมีนาคม 2564-มิถุนายน 2565) ซึ่งอุบัติเหตุเกือบทั้งหมดที่เกิดขึ้นไม่ได้มีสาเหตุจากงานก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

ตารางที่ 6-11 เปรียบเทียบข้อมูลสถิติ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ระยะก่อนก่อสร้าง-ระยะก่อสร้าง

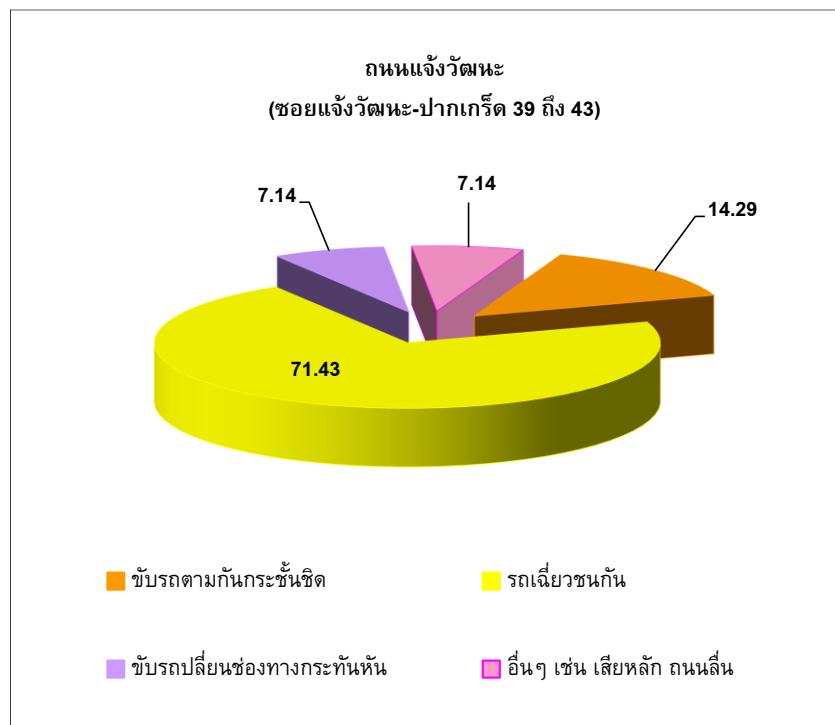
ลำดับ	สาเหตุของอุบัติเหตุ <sup>1/</sup>	จำนวน (ราย)																			
		ถนนแจ้งวัฒนะ (ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึง 43) <sup>2/</sup>																			
		ระยะก่อนก่อสร้าง								ระยะก่อสร้าง											
		มี.ค. 64	ก.ย.64	ต.ค. 64	พ.ย. 64	ธ.ค. 64	ม.ค. 65	ก.พ. 65	มี.ย. 65	ก.ค. 65	ส.ค. 65	ก.ย. 65	ต.ค. 65	พ.ย. 65	ธ.ค. 65	ม.ค. 66	ก.พ. 66	มี.ค. 66	เม.ย. 66	พ.ค. 66	มี.ย. 66
1	ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ตัดหนาระยะกระชั้นชิด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ให้แสงสว่าง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	ฝ่าฝืนป้ายหยุดบริเวณทางแยก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	กรณีที่เกิดเสียไม่แสดงสัญญาณไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	บรรทุกมากกว่าอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	ไม่มีทักษะในการขับรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	อุปกรณ์รถชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	เมาแล้วขับ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	หลับใน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	สัตว์ตัดหนารถ อาทิ สุนัข วัว ควาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	ขับรถผิดช่องทางจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	ขับรถตามกันกระชั้นชิด	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	ไม่ให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	ขับขี้อยู่ประมาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	รถเฉี่ยวชนกัน	2	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	-
22	ขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	อื่น ๆ เช่น เสียหลัก ถนนลื่น	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	ทรัพย์สินสาธารณะเสียหาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	ขับรถถอยชน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26	ขับรถตกหลุม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	ของแข็งกระแทกรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
28	อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29	เดินตัดหนารถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม		4	1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0



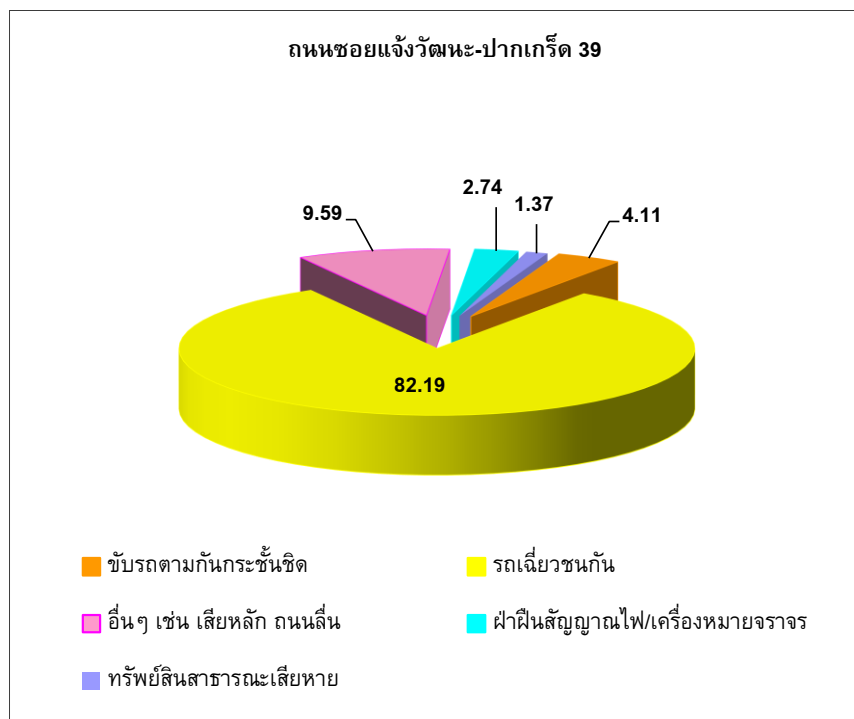
ตารางที่ 6-11 (ต่อ) เปรียบเทียบข้อมูลสถิติ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ระยะก่อนก่อสร้าง-ระยะก่อสร้าง

ลำดับ	สาเหตุของอุบัติเหตุ <sup>1/</sup>	จำนวน (ราย)																			
		ถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 <sup>2/</sup>																			
		ระยะก่อนก่อสร้าง								ระยะก่อสร้าง											
		มี.ค. 64	ก.ย.64	ต.ค. 64	พ.ย. 64	ธ.ค. 64	ม.ค. 65	ก.พ. 65	มี.ย. 65	ก.ค. 65	ส.ค. 65	ก.ย. 65	ต.ค. 65	พ.ย. 65	ธ.ค. 65	ม.ค. 66	ก.พ. 66	มี.ค. 66	เม.ย. 66	พ.ค. 66	มี.ย. 66
1	ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ให้แสงสว่าง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	ฝ่าฝืนป้ายหยุดบริเวณทางแยก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
8	ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	กรณีที่เกิดเสียไม่แสดงสัญญาณไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	บรรทุกมากกว่าอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	ไม่มีทักษะในการขับรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	อุปกรณ์รถชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	เมาแล้วขับ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	หลับใน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	สัตว์ตัดหนารถ อาทิ สุนัข วัว ควาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	ขับรถผิดช่องทางจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	ขับรถตามกันกระชั้นชิด	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-
19	ไม่ไหวรถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	ขับขี้อยู่ประมาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	รถเฉี่ยวชนกัน	6	6	2	2	4	2	2	3	3	1	3	-	2	4	5	-	5	3	3	4
22	ขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	อื่น ๆ เช่น เสียหลัก ถนนลื่น	-	-	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-
24	ทรัพย์สินสาธารณะเสียหาย	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	ขับรถถอยชน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26	ขับรถตกหลุม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	ของแข็งกระแทกรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
28	อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29	เดินตัดหนารถ			1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม		0	8	4	3	5	3	2	3	3	1	3	0	2	6	5	1	6	3	5	4

ที่มา : <sup>1/</sup> งานที่ 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ  
<sup>2/</sup> สถานีตำรวจภูธรปากเกร็ด



รูปที่ 6-8 ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนนแจ้งวัฒนะ (ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึง 43)  
จำแนกตามสาเหตุการเกิด ระยะก่อนก่อสร้าง-ระยะก่อสร้าง



รูปที่ 6-9 ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39  
จำแนกตามสาเหตุการเกิด ระยะก่อนก่อสร้าง-ระยะก่อสร้าง